



# L'évolution de l'offre ferroviaire régionale en Haute-Normandie : méthodes, résultats, perspectives

Emmanuelle Aka

## ► To cite this version:

Emmanuelle Aka. L'évolution de l'offre ferroviaire régionale en Haute-Normandie : méthodes, résultats, perspectives. Gestion et management. 2004. dumas-00408705

**HAL Id: dumas-00408705**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00408705>**

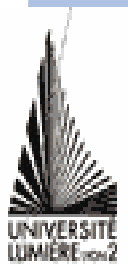
Submitted on 31 Jul 2009

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# L'évolution de l'offre ferroviaire régionale en Haute-Normandie

Méthodes  
Résultats  
Perspectives



Emmanuelle AKA  
Stage réalisé du 15 avril au 15 septembre  
Sous la direction de M. Alexandre CANET

Conseil Régional de Haute-Normandie  
Service Transports et Infrastructures

DESS Transports Urbains et Régionaux de personnes 2003/2004

## **Remerciements**

Ce rapport est donc l'aboutissement de cinq mois de stage au Conseil Régional de Haute-Normandie, service Transports et Infrastructures, réalisé dans le cadre du DESS Transports Urbains et Régionaux de Personnes (Lyon2/ENTPE). Un travail qui n'aurait pas pu aboutir sans les connaissances, la coopération, l'assistance et le soutien de certaines personnes. C'est pourquoi je tenais à les remercier au début de ce mémoire.

Tout d'abord je remercie mon maître de stage Alexandre CANET, pour m'avoir permis de travailler au sein du Conseil Régional dans les meilleures conditions. Je lui suis particulièrement reconnaissante du temps consacré à cette étude et des nombreuses informations qu'il s'est attaché à mettre à ma disposition. Je remercie également l'ensemble des agents du service Transports et Infrastructures pour leur accueil et leur disponibilité, particulièrement mes collègues de bureaux du pôle Région-Transports.

Ensuite je remercie MM. Bruno Faivre d'Arcier et Patrick Bonnel pour avoir accepté la thématique du stage ainsi que pour la qualité de leurs enseignements dispensés durant les sept mois du DESS, fort utiles lors de ce stage.

Enfin je tenais à remercier l'ensemble des Régions pour leur participation et coopération à l'enquête portant sur leurs méthodes de travail, sans quoi ce mémoire aurait été rendu difficile.

## **Sommaire**

Introduction	6
Contexte du stage et précisions méthodologiques	7
1)Présentation du contexte régional	7
2)Le stage	9
a)L'intérêt porté au choix de la structure d'accueil	9
b)Thème du sujet et méthodologie de l'étude	10
c)Les limites rencontrées	12
<b><u>Partie 1 : Etat des lieux des méthodes de travail des Régions</u></b>	<b>15</b>
1)Etat des lieux de l'offre, de la demande et du matériel roulant en 2002/2003	16
2)Le cadre d'intervention	20
2.1) Les documents d'orientation : Plan Régional des Transports/ Schéma Régional des Transports	20
2.2) Entre orientations globales et planification	21
2.3) Exemples de politiques régionales	22
a)Les Régions intervenant plutôt « au cas par cas »	22
b)Les Régions planificatrices	23
2.4) Détail des planifications des PRT/SRT	24
a)Les cadres d'action	24
b)La maîtrise du développement	26
3)Acquisition d'une compétence régionale par la compréhension globale du marché	
4)Une approche plus méthodique pour une offre plus compétitive : politiques d'arrêt et cadencement	31
4.1) Des missions de desserte pour une offre plus cohérente	32
4.2) Le cadencement	33
a)Des avancées en matière de cadencement	33
b)Exemples régionaux de cadencement	36
• Rhône-Alpes	
• Provence-Alpes-Côte d'Azur	
• Midi-Pyrénées	

5)Le degré d'intervention technique des Régions	38
5.1) L'élaboration du contenu de l'offre : à qui revient l'initiative ?	38
5.2) La connaissance des éléments techniques SNCF	41
5.3) Conflits d'intérêts entre activités	45
5.4) Contraintes d'exploitation et assistance technique	47
a)Connaissance des contraintes techniques	47
b)Assistance technique	48
6)Aspects financiers	50
6.1) Rationalisation des coûts face à la nécessité de répondre aux besoins	50
6.2) Comparatif des charges	53

## **Partie 2 : Bilan de la Régionalisation en Haute-Normandie : Evolutions**

<u>globales de l'offre et de la demande</u>	57
1)Bilan 2002/2004 de l'offre TER Haute-Normandie	60
1.1) Tendances générales du réseau	60
1.2) La restructuration Rouen-Dieppe (12/2002)	61
1.3) La restructuration Rouen-Elbeuf Saint Aubin (09/2003)	61
1.4) La restructuration Le Havre / Rolleville (12/2003)	63
2)Etude approfondie de l'axe Rouen / Dieppe	64
2.1) Caractéristiques de l'offre	65
2.1.1) Infrastructures	65
2.1.2) L'offre : dessertes et recompositions	65
a)Juxtaposition de liaisons	65
b)Restructurations de l'offre et limites	67
➤ La refonte de novembre 1999	
➤ La refonte de décembre 2002	
➤ Les limites de la refonte 2002	
2.1.3) Matériel roulant	71
2.2) Caractéristiques de la demande	73
2.2.1) Rappels méthodologiques	73
2.2.2) Demande globale : tableaux de bord 2001-2003 du tronçon Rouen / Dieppe (système FC12K)	74
a) Evolution annuelle (base 100 en 2001)	74
b) Détail trimestriel	76

2.2.3) Analyse détaillée de la liaison Rouen / Dieppe : Comptages ECT/Objectif Terrain	77
a) Détails par plages horaires	79
➤ De Rouen vers Dieppe	
➤ De Dieppe vers Rouen :	
b) Les problèmes de surcharge après restructuration	83
c) Détails par sens	85
2.2.4) Potentiels et niveau de satisfaction des usagers	86
a) Localisation des potentiels au vu de la situation actuelle de l'offre	86
b) Détails par gare	88
c) Profil des voyageurs de l'axe : quels potentiels ?	100
d) Remarques et attente des usagers	103
 <b><u>Partie 3 : Préconisations d'offre sur l'axe Rouen / Dieppe</u></b>	 <b>105</b>
1)Préconisations à court terme	107
1.1) La desserte du week-end	107
a) Samedi	107
b) Dimanche	109
1.2) La desserte de la semaine	110
a) Le matin	110
b) Le milieu de journée	111
c) Les après-midi et soir	112
2)Préconisations à moyen terme	113
2.1) La desserte du week-end	113
2.2) Approche nouvelle des méthodes d'exploitation : le cadencement	
3)Préconisations à long terme	115
3.1) Le souhait d'une approche « infrastructures/dessertes »	115
3.2) Le projet « Arrêt Fond du Val »	116
3.3) Le projet du « réseau ferré d'agglomération »	117
3.4) La création d'un SRT	117
 Conclusion	 120
Bibliographie	122
Abréviations	124
Annexes	125

## **Introduction**

Les Régions vivent actuellement un moment clé de leur histoire suite à la généralisation le 1<sup>er</sup> janvier 2002 du transfert à leur profit de la compétence d'organisation des transports collectifs de voyageurs d'intérêt régional. Elles se sont donc lancées dans l'acquisition de cette compétence depuis un peu plus de deux ans. Leur engagement dans un processus de développement et d'amélioration des transports régionaux, outils forts d'aménagement du territoire et de développement durable, en est la preuve.

En Haute-Normandie, cet engagement s'est officiellement matérialisé par l'adoption de la Convention d'exploitation le 21 mars 2002 entre la Région, présidée par Alain Le Vern, et la SNCF.

Alors que les premiers résultats de la régionalisation traduisent une relance sensible du transport ferroviaire régional, en terme de renforcement des dessertes, renouvellement du matériel et fréquentation, la Haute-Normandie se doit aujourd'hui de conforter et faire perdurer ces résultats issus d'une première remise à niveau, en abordant des évolutions plus profondes et plus ciblées.

Générer de nouveaux usagers est le défi qui se pose à la Haute-Normandie comme à l'ensemble des autres Régions. Les évolutions d'offre doivent être ciblées sur les pratiques nouvelles de mobilité. Mais pas seulement. L'approche méthodologique, au travers par exemple les moyens techniques et autres systèmes d'exploitation du réseau, est un point essentiel à aborder pour répondre aux objectifs fixés de développement de l'offre.

C'est pourquoi cette étude consistera dans un premier temps à effectuer en quelque sorte un état des lieux des moyens et méthodes utilisées par les Régions suite à leur prise de compétence. Il s'agira donc de tracer un aperçu sur la façon dont les Régions ont prises en main les transports ferroviaires régionaux de voyageurs. Le compte rendu d'un benchmarking réalisé auprès des services de transports des Régions fait donc l'objet de la première partie.

Après avoir établi les principales caractéristiques du contexte général à l'intérieur duquel les Régions s'organisent, un bilan de la situation du réseau régional haut-normand s'impose. Il s'inscrit à la fois dans la continuité de cette première partie en illustrant dans les faits les résultats des méthodes et politiques menées par la Région, et se positionne comme une étape préalable mais nécessaire avant tout projet de restructuration.

La confrontation entre l'émergence de méthodes de travail certaines, parfois nouvelles face à l'approche traditionnelle SNCF jusqu'à là appliquée, avec les particularités de la Région Haute-Normandie permettra dans une dernière partie d'en tirer les enseignements et de les mettre à profit au vu des grands enjeux qui se posent sur son territoire.

## **Contexte du stage et précisions méthodologiques**

### **1) Présentation du contexte régional**

Avec seulement deux Départements (Seine-Maritime et Eure, soit 2% du territoire), et 1,8 millions d'habitants (3% de la population française), la Région Haute-Normandie est une des plus petites de France.

Les compétences sur lesquelles le Conseil Régional s'appuie pour mener à bien ses politiques et engagements sont regroupés au sein de 5 directions :

- l'enseignement
- la formation professionnelle et apprentissage
- l'action économique et emploi
- les déplacements et le développement durable
- la qualité de vie

La Direction des Déplacements et du Développement Durable se décompose elle même en trois services :

- les transports et infrastructures
- l'action territoriale
- l'environnement

C'est au cœur de cette Direction, et plus particulièrement dans le Service des Transports et Infrastructures, que la Région mène sa politique de développement des transports régionaux de voyageurs.

La Haute-Normandie a donc signée une convention d'exploitation des transports ferroviaires régionaux avec la SNCF pour une durée de 5 ans.

Sans attendre cette échéance, elle a entrepris des actions dans tous les domaines qui concernent les transports régionaux :

- modernisation et renouvellement du matériel roulant (depuis 2000),
- développement des dessertes (depuis 1999),
- mise en œuvre de la seconde desserte ferroviaire urbaine de France (**Lézarde Express Régionale** Le Havre / Rolleville, 2001),
- programme de modernisation des gares (2003) et réalisation de pôles d'échanges,
- nouvelle gamme tarifaire régionale (2003) et dispositif d'insertion des demandeurs d'emploi (2000),
- remise à niveau des documents d'information des voyageurs (2001),
- démarche qualité (2000),
- mise en concurrence et remise à plat des dessertes routières (2003).



Concernant les dessertes ferroviaires, la quasi-totalité des axes à fort potentiel (hormis ceux à destination de Paris) auront été remis à niveau fin 2004 :

- Rouen-Dieppe (+50% d'offre depuis 1999)
- Le Havre-Rolleville (x 3,5 en 2002)
- Rouen-Serqueux (+5% en 2002)
- Rouen-Elbeuf (+20% en 2003)
- Le Havre-Fécamp (+50% en 2004)
- Rouen-Le Havre (+20% en 2004)

Ces évolutions d'offre ont donc permis de classer la Haute-Normandie 4<sup>ème</sup> pour l'évolution de l'offre en 2002 (en valeur relative).

L'ampleur de ces évolutions et la rapidité de leur mise en œuvre s'explique par une situation initiale des dessertes en Haute-Normandie très dégradée. Avec respectivement 2,6 millions de trains-km et 166 millions de voyageurs-km, la Haute-Normandie était 19<sup>ème</sup> région française pour l'offre et 16<sup>ème</sup> pour la fréquentation en 2002.

Les refontes sont également intervenues jusqu'à présent à infrastructures et parc de matériel roulant sensiblement constant, exception faite de l'axe Rouen-Dieppe, modernisé en 2001, et de dix X73500 livrés entre 2002 et 2003.

Bien que l'impact ait été très positif pour la clientèle, ces refontes apparaissent essentiellement comme une remise à niveau, qui consistait à rythmer les horaires tout au long de la journée, élargir les amplitudes et simplifier les politiques d'arrêt.

A court et moyen terme, les phases ultérieures de développement des dessertes nécessiteront une capacité d'expertise renforcée de la part de la Région :

- adaptations plus ciblées, nécessitant une connaissance fine des attentes de la clientèle,
- des refontes sur les lignes à moindre potentiel (Rouen-Caen, Rouen-Lille, Serqueux-Gisors, Dreux-Verneuil), dont certaines ont caractère interrégional,
- de nouvelles évolutions sur des lignes fortement saturées en heures de pointe (Rouen-Dieppe, Rouen-Le Havre, etc.), qui nécessiteront des évolutions d'infrastructure et des renforcements en matériel roulant (livraison des AGC jusqu'en 2007 notamment).

Les évolutions à venir devront en outre s'inscrire dans les évolutions plus profondes en cours de préparation pour les quinze ans à venir :

- refonte des dessertes Corail Paris-Le Havre et Paris-Cherbourg à moyen terme, impactant l'ensemble du réseau régional,
- Liaison Rapide Normandie – Vallée de Seine – réseau TGV,
- Réseau ferré de l'aire métropolitaine Barentin-Rouen-Elbeuf (tram-train, amélioration capacitaire, implantation d'une nouvelle gare à Rouen),
- Phases ultérieure de la LER.

La Région Haute-Normandie se trouve donc, concernant l'évolution des dessertes ferroviaires, dans une situation charnière, après une première remise à niveau d'ensemble des dessertes et avant des évolutions plus profondes et plus ciblées.

Il s'agira ainsi pour la Région de préparer les grands projets régionaux listés ci-dessus et de hiérarchiser clairement les besoins en offre de transport dans la cadre du futur Schéma Régional de Transport qui devrait être entrepris à partir de 2004.

## **2) Le stage**

### **a) L'intérêt porté au choix de la structure d'accueil**

Les raisons qui ont orienté mon choix sur la Région Haute-Normandie sont principalement de deux ordres.

Tout d'abord, une précédente expérience de stage au sein de la Région Midi-Pyrénées (bureau des Infrastructures et des Transports), m'a permis de découvrir le fonctionnement d'une collectivité, et surtout les enjeux du transport régional des dernières années.

La réalisation d'un second stage dans une structure identique a d'abord été motivé par le souhait d'approfondir mes connaissances en matière de transport régional de voyageurs, en abordant notamment des aspects plus techniques (matériel, infrastructures, contraintes techniques, méthodes d'exploitation tel que le cadencement...).

L'autre raison motivant mon choix a été le souhait d'aborder un aspect des pratiques de la société : celui de la périurbanisation et de l'évolution constante des pratiques de déplacements des usagers.

Le TER tend en effet de nos jour à s'imposer comme un mode de déplacement de plus en plus pertinent face à l'allongement des trajets domicile/travail ou domicile/études. Il se place également au cœur des préoccupations environnementales et de qualité de vie en s'imposant comme un mode « propre », présentant de nombreux atouts face à la voiture personnelle (gain de temps en centre ville, sécurité, confort, etc.).

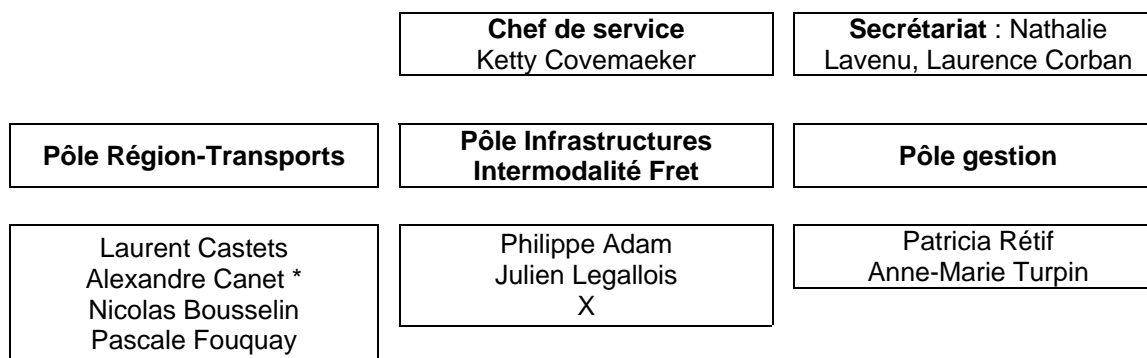
La région est donc de ce point de vu appelée à jouer un rôle croissant dans la société, en détenant une compétence interférant directement dans la vie de la population.

Cela ne veut pas dire pour autant que toutes les Régions ont fait le choix de développer le ferroviaire à tout crin. Leurs nouvelles responsabilités financières et la crainte d'une dérive économique à moyen terme sont sans doute des limites aux ambitions de chacune.

## b) Thème du sujet et méthodologie de l'étude

Le stage de fin d'année du DESS Transports Urbains et Régionaux de Personnes s'est déroulé au sein du service Transports et Infrastructures, pôle Région-Transports, sur une période de cinq mois (mi-avril à mi-septembre).

### Organigramme du service Transports et infrastructures



\* Maître de stage

Le **sujet** retenu a été celui de « L'évolution de l'offre de transport ferroviaire régionale : premier bilan de la convention Région-SNCF et perspectives d'évolution ».

#### ◆ **Positionnement de la Région quant à l'étude demandée :**

La Région a jugé opportun de recourir à un(e) stagiaire pouvant offrir un regard extérieur sur l'évolution des dessertes ferroviaires et les grands projets régionaux, en évaluant tout particulièrement la démarche qui a été conduite jusqu'à présent et en analysant les démarches des autres Régions.

Aucun bilan quant à l'évolution des dessertes en Haute-Normandie n'avait de plus été effectué depuis la Régionalisation en 2002. Suite à trois refontes majeures d'offre ferroviaires prévues dans le cadre de la Convention Région-SNCF, cette étude apparaissait nécessaire afin d'établir et de remettre à plat la situation actuelle, notamment en terme d'offre et de fréquentation.

#### ◆ **Méthodologie globale de l'étude :**

Dans ce contexte, un benchmarking auprès de ces dernières a été effectué durant le stage. 19 Régions ont été contactées dans le but de leur soumettre un questionnaire portant sur leur méthodes de travail suite au transfert de compétence. Compte tenu des statuts spécifiques de la Corse et de l'Ile de France, ces deux Régions ont volontairement été écartées de l'étude.

L'objectif de ce benchmarking est double :

- il constitue à la fois un moyen d'établir ou de conforter un réseau de référents en charge des dessertes ferroviaires au sein des services transports, pouvant à terme favoriser les échanges entre Régions,
- et il se positionne de plus comme un outil d'aide à la décision pour la Région Haute-Normandie, au vu des moyens et techniques utilisés ailleurs.

Un questionnaire<sup>1</sup> a donc été nécessaire pour mener à bien cette étude sur l'ensemble des services transports des Régions de France. Il a été attribué à l'ensemble des Régions au début du mois de juin. Compte tenu du faible échantillonnage de la population concernée (20 Régions au total, soit autant de questionnaires à traiter dans le meilleur des cas), l'objectif n'est pas tant d'établir de véritables statistiques que de faire ressortir des tendances générales et des exemples concrets de mise en œuvre politiques.

L'approche retenue au travers de ce questionnaire est donc plus qualitative que quantitative. Alors que la Région s'apprête à faire des choix fondamentaux, une certaine prise de recul lui a semblé nécessaire par le biais d'une confrontation au contexte national.

Parallèlement, l'esquisse d'un premier bilan de la convention Région/SNCF à mi-parcours s'est avéré nécessaire afin de connaître au mieux les éléments utiles à la politique à mener pour les années à venir. Différents aspects ont alors été intégrés dans ce bilan :

- La dimension « usagers », en tant qu'élément essentiel de la politique régionale, notamment au travers des enquêtes réalisées par la Région,
- La dimension « offre » avec une remise à plat depuis la régionalisation de ce qui a été créé, ou encore la capacité d'expertise dont la Région s'est dotée,
- Directement en lien avec l'offre, la dimension « fréquentation », où l'impact sur la clientèle au travers notamment l'exploitation de données de comptages et de tableaux de bord SNCF,
- Les relations avec la SNCF, en terme de partenariat ou encore d'économie (coût des nouveaux services, analyse des devis), etc.

Un dernier point a donc consisté au vu de ces benchmarking et bilan des refontes d'établir des préconisations pour les évolutions d'offre futures, en particulier sur l'axe Rouen-Dieppe, axe fort du réseau. Cette dernière partie fait donc l'objet d'une réflexion personnelle menée par la stagiaire.

#### ♦ Constitution du questionnaire :

Le choix a été fait d'aborder 6 grands thèmes afin d'établir un panorama des situations possibles au sein des Régions :

- « L'offre et la demande », ainsi que le parc de matériel roulant. Le but étant de resituer les Régions dans leur contexte actuel, sans traitement approfondi par la suite,

---

<sup>1</sup> Pour voir le questionnaire, Cf. annexes. Les résultats sont exposés dans la première partie du rapport.

- « Le cadre d'action », afin de juger de la politique globale menée par les Régions, en faisant notamment apparaître les différentes stratégies,
- « Les évolutions », concernant le rôle joué par la Région afin d'évaluer la façon dont ces dernières ont prit la compétence,
- « Le fonctionnement », afin de juger de l'autonomie technique des Régions, et de la possibilité de connaissance de certains documents,
- « Les négociations », afin de juger de la coopération et de la bonne entente de l'AO et de son exploitant,
- « Le cas particulier du cadencement », permettant une photographie des projets les plus précurseurs en France.

Au fur et à mesure de sa constitution, des améliorations y ont été apportées pour aboutir à la version finale. Un questionnaire « test » a dans un premier temps été adressé aux personnes du pôle Région-Transports (la Haute-Normandie étant soumise au même titre que le reste des Régions à donner des éléments d'information).

Le thème de la concertation a donc était supprimé du questionnaire, car jugé quelque peu déconnecté de l'approche technique souhaité.

Les PRT et SRT ont ensuite fait l'objet des questions leur étant propre, afin de mieux cerner le cadre d'action.

Enfin, a été améliorée la précision des questions visant à déterminer les rôles joué par la Région et la SNCF dans l'élaboration de l'offre ainsi que la connaissances des documents techniques.

### **c) Les limites rencontrées**

◆ Dans un premier temps, et dans le cadre du benchmarking, l'obtention d'un retour de l'enquête adressée à chacune des Régions n'est à ce jour pas exhaustive.

Si la majorité d'entre elles s'est attachée à y répondre, certaines ont plus que d'autres porté intérêt à l'étude qui était en cours. Reste que la surcharge du travail ou encore la période d'été (synonyme d'absence des agents durant plusieurs semaines) peuvent en partie expliquer les **non retours de cinq questionnaires**.

Avec **15 questionnaires sur les 20 qui étaient souhaités**, on peut cependant penser que le degré de représentativité des tendances régionales est correct.

Certaines ont de plus fait l'objet d'un déplacement de la part de la stagiaire, afin d'approfondir les réponses et d'échanger sur les expériences et projets menés. Ces cinq sont en effet apparues comme des Régions particulièrement intéressantes, tant au niveau de leur politique menée jusqu'ici qu'aux résultats obtenus, ou encore pour la particularité des projets envisagés (tel que le cadencement en Midi-Pyrénées et Rhône-Alpes). Toutes les Régions démarchées en vue d'une rencontre ont accepté.

	Régions ayant retournée l'enquête	Régions ayant fait l'objet d'une rencontre
Alsace	✓	oui
Aquitaine	✗	
Auvergne	✓	
Bourgogne	✓	
Bretagne	✓	
Centre	✓	oui
Champagne-Ardenne	✗	
Franche-Comté	✓	
Languedoc-Roussillon	✓	
Limousin	✓	
Lorraine	✓	
Midi-Pyrénées	✓	oui
Basse-Normandie	✗	
Haute-Normandie	✓	Organisme d'accueil
Nord-Pas-de-Calais	✗	
Pays de la Loire	✓	oui
Picardie	✓	
Poitou-Charentes	✗	
PACA	✓	
Rhône-Alpes	✓	oui

♦ Ces rencontres ont de plus permis une connaissance plus fine de leurs pratiques et méthodes de travail, d'où de nombreuses apartés à leur sujet lors de l'analyse du questionnaire en première partie.

A l'inverse, celles n'ayant pas fait l'objet d'une rencontre peuvent ne pas avoir été citées dans des exemples pourtant les concernant. Tout dépend des éléments de réponse fournis par chacune d'entre elles. Si certaines s'attachent à replacer dans leur contexte les résultats obtenus, d'autres au contraire apportent des résultats sommaire sans précisions complémentaires. L'interprétation de la démarche de ces dernière peut de ce fait être rendue difficile et très succincte. D'autant plus que dans certaines Régions, la divulgation de données considérées comme sensibles ne favorise pas l'identification du contexte.

**Le détail des informations fournies selon les Régions est très variable**, et de ce fait les comparaisons et classification peuvent par moment apparaître aléatoires.

♦ D'autre part, cette démarche auprès des Régions avait en autre pour objectif d'apporter à la Haute-Normandie un regard extérieur de l'approche ferroviaire, en vue du développement de l'offre.

Si certaines expériences ont connu un retour positif pour une Région en particulier, rien ne prouve qu'une démarche similaire engendrerait à son tour des résultats de même nature en Haute-Normandie. Chaque Région bénéficie d'un contexte qui lui est propre et différent de tous les autres.

Aussi, **l'intérêt porté à ces expériences régionales sont à considérer comme des échanges d'expériences, et non comme des solutions** à part entière. Elles permettent une prise de recul ou une prise de conscience de la Haute-Normandie sur sa situation et ses méthodes de travail, en contribuant essentiellement à une ouverture d'esprit sur la façon d'aborder la problématique des transports régionaux.

♦ Le retour échelonné et tardif des questionnaires par les Régions s'est présenté comme un frein à l'analyse qui a suivie. En effet, un laps de temps a été nécessaire pour définir les objectifs et la méthodologie de l'étude à mener. La version définitive du questionnaire a été établie dans le courant du mois de mai et envoyée peu après. Un retour était demandé pour la fin du mois de juin, mais seuls 4 questionnaires ont été retournés à cette échéance. Les derniers questionnaires ont été réceptionnés en août.

A l'heure actuelle, parmi les cinq questionnaires manquants, un échange avec les Régions permet de dire que ceux concernant Aquitaine, Poitou-Charentes et Nord-Pas-de-Calais devraient être retournés dans le courant du mois de septembre.

♦ Enfin une dernière limite concerne cette fois l'étude réalisée sur le bilan des actions en Haute-Normandie. Si les sources d'informations et de comptages sont nombreuses (Comptages SNCF, Région, enquêtes satisfaction, données INSEE, etc.), elles n'ont cependant pas les mêmes bases de population et approches. Il s'avère alors difficile d'établir des comparaisons sur ces bases différentes. (Cf. partie Demande).

## **Partie 1**

**Etat des lieux des méthodes de travail des Régions**



L'objectif de cette première partie est double.

Dans un premier temps le benchmarking a consisté à établir en quelque sorte une référence de types et possibilités d'actions, utiles quant à la suite des décisions à prendre. Le retour d'expériences d'autres collectivités s'avère instructif mais également essentiel afin de toujours conserver un certain recul quant aux politiques et actions engagées.

Dans un second temps, cette démarche a tenté de contribuer au renforcement d'un réseau de référents en charge des dessertes ferroviaires au sein des services Transports afin notamment de favoriser les échanges entre Régions. La rencontre de difficultés et problématiques similaires des Région face à leur nouvelle compétence ne peut en effet que favoriser un esprit de coopération entre elles.

Cette partie va donc s'attacher à présenter les résultats obtenus des 15 questionnaires retournés dans le courant des mois de juillet et août. Les résultats sont exposés sous forme de tableaux, suivis d'analyses et/ou d'explications. De nombreux exemples, notamment obtenus lors des entretiens avec les cinq Régions concernées par un déplacement de la stagiaire viennent les illustrer.

## **1) Etat des lieux de l'offre, de la demande et du matériel roulant en 2002 / 2003**

Dans le cadre de l'enquête portant sur les méthodes de travail des Régions il a paru opportun dans un tout premier temps de s'intéresser aux caractéristiques de chacune. Resituer leur contexte est en effet indispensable du fait des fortes différences entre Régions et pour l'interprétation des résultats à venir dans les paragraphes suivants. L'objectif recherché n'est donc pas de procéder à un classement mais à analyser les méthodes de travail des Régions.

Les données qui vont suivre ont fait l'objet d'un palmarès par la revue *Rail et Transports*<sup>2</sup> donnant lieu à de nombreuses critiques au regard de sa fiabilité. Elles ont été corrigées (dans la mesure du possible) par les Régions, et ne sont ici pas rangées selon les « niveaux de performance ».

Etablir une comparaison la plus juste possible des différents réseaux rencontre cependant ses limites. L'hétérogénéité des informations transmises par les Régions amène à des comparaisons établies sur des bases différentes (d'où une remise en cause du palmarès ?). Aussi, avant lecture des tableaux qui vont suivre, il conviendra de préciser les principaux biais qui ont pu se glisser (la liste n'étant pas exhaustive) :

- en l'absence de résultats 2003 encore provisoires, parfois même incertains, les données n'ont pu être actualisées pour cette même année, d'où des résultats similaires entre 2002 et 2003,
- sans que cela soit systématiquement précisé, certaines Régions fournissent des données en terme d'offre réalisée ou bien théorique. Lorsque c'est précisé, c'est l'offre théorique qui est retenue,
- l'offre peut également présenter soit les résultats des trains-km uniquement, soit les résultats des trains-km additionnés aux car-km, Lorsque la distinction est connue, c'est l'offre en trains-km qui est retenue,
- concernant le tableau du matériel roulant, certaines Régions présentent les résultats cumulés, d'autres les résultats annuels,
- les limites et interactions avec l'activité GL sont parfois opaque : achat de matériel roulant pour l'activité GL par la Région, changement de périmètre (dessertes GL transférées), etc.

Une dernière précision est à apporter concernant l'interprétation de ces résultats : calculés uniquement entre 2001 et 2003, ils photographient une situation à un moment donné et non pas la tendance globale d'une Région. Les grèves de 2003 ont par exemple pour beaucoup de Régions pu faire diminuer leur taux de fréquentation. De même, les chantiers de restructuration sont nombreux (propres ou non à l'activité TER). Aussi, d'une année sur l'autre, et selon les étapes de réalisation de ces projets, l'offre tout

---

<sup>2</sup> *Rail & Transports*, 1<sup>er</sup> octobre 2003, « TER : le nouvel ordre régional », pp 24-35

comme la fréquentation peuvent subir de grosses évolutions d'une année sur l'autre, sans pour autant que cela soit susceptible de se reproduire l'année suivante.

Il conviendra donc de rester prudent sur ces données, et surtout de n'occulter que chaque Région évolue dans un contexte qui lui est propre, avec ses caractéristiques particulières.

### Offre et demande

		Fréquentation (en milliers de VK)	Variation fréquentation Offre	(train-km)	Variation offre	Régularité	Remarques
<b>Alsace</b>	2002	490 570	2,57%	7 992 000	4,33%	91,6%	Offre routière = moins de 5% des recettes. Lignes de substitution
	2003	514 621	4,90%	8 243 000	3,14%	88,8%	
<b>Auvergne</b>	2002	229 935	-2,08%	5 680 000	-	93%	
	2003	231 519	0,69%	5 981 075	-	90,5%	
<b>Bourgogne</b>	2002	-	-	-	-	-	
	2003	525 000	-6%	9 133 000	0,7	89,4%	
<b>Bretagne</b>	2002	311 809	-2,5%	6 725 000	0,9	96%	Chiffres fer+car (Problème de périmètre)
	2003	321 096	3%	6 805 000	1,2	96,3%	
<b>Centre</b>	2002	756 772	-0,7%	12 751 445	-1,9%	90,4%	
	2003	748 225	-1,1%	13 075 910	2,5%	89,9%	
<b>Franche- Comté</b>	2002	162 467	-0,57%	4 330 572	2,70%	92,61%	
	2003	163 530	0,7%	4 624 922	6,8%	92,9%	
<b>Languedoc- R.</b>	2002	329 000	7,87%	5 316 860	6,14%	94,83%	Augmentation de fréquentation 2002 = arrivée du TGV Med, réorganisation de l'offre TER
	2003	327 000	-0,6%	5 424 138	2%	91,26%	
<b>Limousin</b>	2002	91 426	-4,61%	4 804 975	-	89,6%	Offre train+car Offre réalisée: variation de l'offre négative
	2003	91 688	0,3%	4 813 792	0,18%	87,95%	
<b>Lorraine</b>	2002	407 938	-1,5%	7 030 000	2,5%	90,5%	
	2003	-	-	-	-	-	
<b>Midi- Pyrénées</b>	2002	450 000	1,12%	7 500 000	17,33%	86,5%	
	2003	460 183	2,26%	7 943 521	6%	86,5%	
<b>Haute- Norm.</b>	2002	166 095	0,25%	2 725 701	5,82%	95,72%	2003: changement de périmètre TER. 2 lignes routières extraites
	2003	165 682	-0,25%	2 815 083	3,28%	95,5%	
<b>Pays de la Loire</b>	2002	432 221	1,85%	6 712 400	2,48%	91,9%	Données TER hors routier. Offre routière régionale = 20% du réseau
	2003	-	-	6 884 000	2,6%	-	
<b>Picardie</b>	2002	694 368	-2,39%	8 071 340	2,3%	88,1%	
	2003	685 637	-1,26%	8 265 078	2,3%	87,5%	
<b>PACA</b>	2002	745 626	11,56%	9 613 960	12,29%	84%	A noter: interruption de la voie à Monaco de juin à décembre, d'où perte de trafic importante
	2003	732 034	-	9 766 143	-	-	
<b>Rhône- Alpes</b>	2002	1 608 700	5,04%	22 200 000	5,21%	90,27%	Fréquentation : fer+car Travaux/intempéries sur Lyon- St Etienne : stabilisation de la frq°
	2003	1 611 000	0,1%	22 600 000	1,8%	89,41%	

## Parc de matériel roulant depuis 1993

		Invest. Matériel neuf (M d'€)	Invet. Matériel rénové (M €)	Nb total de caisses	Caisses neuves en service	Caisses neuves command ées	Caisses neuves rénovées	Part matériel neuf ou rénové	Remarques
<b>Alsace</b>	2002	138,9	31,04	296	38	59	33	23,99%	Dernier ratio surestimé car radiation de 9 véhicules
	2003	142,6	31,46	267	38	61	33	26,59%	
<b>Auvergne</b>	2002	87,7	2,10	217	42	58	0	-	
	2003	112,4	2,10	219	42	70	8	-	
<b>Bourgogne</b>	2002	123,30	10	261	20	92	24	16,86%	
	2003	123,30	10	301	20	0	10	16,86%	
<b>Bretagne</b>	2002	-	-	-	-	-	-	-	En nb de caisses 52,9%
	2003	147	6,70	221	15	84	33	22,75%	
<b>Centre</b>	2002	231	37	438	39	93	303	78,08%	
	2003	231	37	431	89	43	307	91,88%	
<b>Franche-Comté</b>	2002	67,2	4,40	127 <sup>(1)</sup>	5	30	12	13,39%	(1) dont 12 locomotives (2) sur 116 transportant des voyageurs
	2003	67,177	12,987	128 <sup>(1)</sup>	18	47	14	27,6% <sup>(2)</sup>	
<b>Languedoc-R.</b>	2002	132,63	3,75	191	17	103	62	55,63%	Compte difficile pour 2003 (Rénovation totale 2008) (1) dont trois livrées en 2003
	2003	132,63	3,75	195	17	103 <sup>(1)</sup>	62	55,63%	
<b>Limousin</b>	2002	22,9	3,09	78	12	63	16	35,8%	
	2003	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Lorraine</b>	2002	275	24	110	7	19	10	20%	
	2003	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Midi-Pyrénées</b>	2002	165,94	3,56	214	33	78	46	36,92%	
	2003	165,94	18,27	221	36	0	48	38%	
<b>Haute-Norm.</b>	2002	108,14	4,57	173	8	85	3	6,36%	
	2003	108,14	4,57	173	8	85	3	6,36%	
<b>Pays de la L.</b>	2002	135	7,12	183	35	77	74	59,56%	
	2003	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Picardie</b>	2002	258	25,5	367	25	115	170	53%	
	2003	258	25,5	363	25	142	190	59%	
<b>PACA</b>	2002	412	18,72	300	84	216	11	31,67%	
	2003	412	18,72	300	84	216	11	31,67%	
<b>Rhône-Alpes</b>	2002	810	40	830	132	283	173	36,75%	Baisse temporaire du nb total de caisses suite au retrait de matériels obsolètes. 2004: 850
	2003	810	40	815	146	283	173	36,75%	

## 2) Le cadre d'intervention

### 2.1) Les documents d'orientation : Plan Régional des Transports/ Schéma Régional des Transports

Nombre de Régions disposent d'un PRT ou d'un SRT traduisant la volonté d'amélioration du réseau de transport.

Ces derniers sont préconisés avec la Loi d'Orientations des Transports Intérieurs (1982). Elle définit le PRT comme étant le document devant décrire les liaisons que la Région a choisit d'être de sa compétence. Mais la description est minimum, et il faut attendre la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain pour plus de clarification.

Ils ont pour la plupart été réalisés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2002, date à laquelle les Régions prennent la responsabilité des transports ferroviaires de voyageurs d'intérêt régional.

L'absence de PRT/SRT proprement dits pour une minorité de Régions ne signifie en rien pour ces dernières l'absence de volonté et d'actions de modernisation du réseau de transport régional. Les documents d'orientation dont elles disposent en sont la preuve.

Régions avec PRT/SRT		
Régions	Année	Révision
Alsace	1994	Non Un rapport d'orientation sur l'ADT (2002) contenant les orientations en faveur du transport
Auvergne	1996	Non Un rapport d'orientation pour le développement du TER d'auvergne (2002)
Bourgogne	1997	Oui, Prévue courant 2005
Bretagne	2001	Oui Un « programme Bretagne 2010 »
Centre	1993	Non Un Projet Régional 2000-2010 portant sur l'axe Chartres/Orléans
Franche-Comté	1999	Non
Languedoc-R.	1999	Non
Limousin	1999	Non
Lorraine	1997	Oui, démarche en cours
Midi-Pyrénées	2000	Oui Réalisation d'un PRT de 2 <sup>nde</sup> génération, adoption prévue pour 2005
Pays de la L.	1997	Oui, Révision en cours, adoption prévue en 2005
Picardie	1999	Réactualisation du SRT en juin 1999
Rhône-Alpes	1997	Non Un schéma de desserte, déclinaison technique du SRT, en cours de réactualisation

Régions sans PRT/SRT		
Régions	Projet	Documents apparentés
Hte-Normandie	Oui Lancement de la démarche en 2004/2005	Un document de Stratégie de Développement des Transports Régionaux de voyageurs (2001). Prospective moyen terme avec objectifs par axe.
PACA	Oui En cours de réalisation	Un document d'orientation de la refonte des lignes routières

## 2.2) Entre orientations globales et planification

Reste que les PRT/SRT n'affichent pas tous le même degré de précision et d'intervention quant aux actions à mettre en œuvre, et ce compte tenu de l'absence de définition claire et précise. Si certains abordent en effet les transports d'un point de vue très schématique, en ne définissant pour l'essentiel que les grandes orientations générales, d'autres s'attachent à planifier des actions plus localisées et plus ciblées, se positionnant ainsi comme des cadres d'orientation fort.

<b>Approche générale des transports à travers le PRT/SRT</b>	
Régions	Niveau de précision
<b>Alsace</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Orientations générales du transport</li> <li>- Absence de schéma global cadre, pas de lignes directrices à suivre</li> </ul>
<b>Auvergne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Orientations générales du transport</li> <li>- Déclinaison des objectifs, moyens et actions généraux dans le rapport d'Orientations du Développement du TER</li> </ul>
<b>Bourgogne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Approche globale voyageurs</li> <li>- La nouvelle version 2005 prévoit une approche plus planificatrice : chiffrage de l'offre, objectifs mesurés (part de marché à atteindre), etc.</li> </ul>
<b>Bretagne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Approche générale voyageurs, ferroviaire et routier</li> <li>- Déclinaison technique avec le « Programme Bretagne 2010 »</li> </ul>
<b>Centre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Orientations générales du transport</li> <li>- Mise en exergue de la ligne Chartres/Orléans, approche régionale d'ADT</li> </ul>
<b>Languedoc-R.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Approche générales sur tous les transports confondus (voyageurs, marchandise, aéroportuaire, routier)</li> <li>- Niveau de développement chiffré à l'étude</li> </ul>
<b>Limousin</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Approche générale des transports tous modes et activités confondus, y compris GL</li> <li>- Niveau de développement chiffré en cours</li> </ul>
<b>Lorraine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Approche générale voyageurs</li> </ul>
<b>Picardie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Approche exclusive sur la problématique voyageurs</li> </ul>
<b>Rhône-Alpes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Approche très générale fixée par les grandes lignes directrices de la politique des transports</li> <li>- Objectifs chiffrés dans le schéma de desserte</li> </ul>

<b>Approche détaillée des transports à travers le PRT/SRT</b>	
Régions	Niveau de précision
<b>Franche-Comté</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Refontes réalisées selon le SRT</li> <li>- Orientations définies par groupes de lignes cohérents</li> </ul>
<b>Midi-Pyrénées</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chiffrage de l'offre à atteindre en terme d'AR</li> <li>- Estimation en cours des TKM à atteindre</li> </ul>
<b>Pays de la Loire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Actions localisées dans chaque Départements et identification d'opérations ciblées, Suivi du SRT pas systématique cependant</li> </ul>

### **2.3) Exemples de politiques régionales**

Bien que le PRT, en tant que document de planification, soit un outil important dans la mise en place d'une offre efficace, le contexte spécifique à chaque Région influe beaucoup quant aux politiques menées par ces dernières. Et dans un cas comme dans l'autre, les retours d'expériences montrent que les résultats sont présents.

#### **a) Les Régions intervenant plutôt « au cas par cas »**

- Le cas de l'Alsace : un fonctionnement pragmatique

Les caractéristiques de la région Alsace (plus petite Région après la Corse, très forte densité d'habitants au km<sup>2</sup>, population très fortement concentrée dans les grands pôles urbains) lui confèrent autant d'atouts quant au développement de l'activité TER.

Tous les axes représentent des potentiels non négligeables, sans pour autant que certains se démarquent des autres. La restructuration de l'offre dépend alors essentiellement de projets ponctuels (TGV Est) et d'actions ciblées d'aménagement du territoire (flux Strasbourg / Mulhouse). Il n'existe pas de stratégie réelle de développement mais seulement un objectif visant à répondre au cas par cas et selon un ordre d'importance face à la demande des usagers.

De tradition dans la région, le partenariat entre acteurs, matérialisé par des Comités Locaux d'Animation de Lignes (CLAL), semble guider en partie les actions à mener. Dès 1997 ils ont permis aux usagers, élus, Région et SNCF de se concerter pour soumettre par la suite des propositions à la Région, analysées conjointement avec la SNCF. Les projets retenus étant ensuite soumis à l'approbation du Conseil Régional.

- Le cas du Centre : l'intégration des spécificités régionales

Les actions de la Région sont réalisées essentiellement en fonction des opportunités qui se présentent. Le PRT, désuet, remonte à 1993.

Ces opportunités relèvent en particulier de :

- la réception d'un nouveau matériel roulant (investissement ancien et massif du Centre dans les autorails de dernière génération),
- la rénovation d'infrastructures (électrification, réouverture de ligne),
- résultats d'études de marché, une vision d'aménagement du territoire, comme c'est le cas pour la ligne Chartres/Orléans.

Reste que malgré l'absence d'une vision planificatrice globale, la Région tente au travers de ces actions une remise à plat l'ensemble des dessertes de ses lignes afin d'aboutir à une cohérence régionale. L'offre croît par conséquent fortement : de 8,4 millions de kilomètres parcourus en 1997, la Région en comptabilise 13 millions en 2001.

Mais cette stratégie n'est pas tant portée par le développement de l'offre en tant que tel que par la recherche d'une rationalisation des charges au travers des méthodes d'exploitation développées.

## **b) Les Régions planificatrices**

- Le cas de Midi-Pyrénées : la volonté de cadrage

A travers son PRT première génération, la Région met en place un mode de fonctionnement novateur : elle affiche en effet pour la première fois un niveau de développement chiffré à court et moyen terme, et ce détaillé par axe et par Origine / Destination. La nouveauté réside donc dans l'affectation d'objectifs pour chaque desserte.

Sont ainsi inscrites au PRT pas moins de 136 nouvelles dessertes, faisant ainsi passer leur nombre de 170 à plus de 300 (+10% par an). La rigueur du calendrier prévisionnel est respecté, si bien qu'à l'heure actuelle les objectifs du PRT seront concrétisés dans leur totalité en décembre 2004. Et l'engagement est tel qu'au final plus de dessertes que prévues auront été créées, et ce en raison du mode d'exploitation qu'est le cadencement.

Le PRT nouvelle génération fait également preuve d'une approche novatrice : d'une publication d'un « objectif cible » (sur le long terme, horizon 2020), indépendant des possibilités techniques actuelles, sont issus les besoins d'infrastructures. Ces grands projets d'infrastructures, inscrits notamment au CPER, anticipent donc les évolutions de l'offre à venir. D'où l'importance de la précision des dessertes futures.

- Le cas de Rhône-Alpes : la recherche d'un réseau cohérent et uni

Région d'envergure de part sa taille et sa population, Rhône-Alpes possède de plus le premier nœud ferroviaire de France hors Paris. Les gares de Lyon se situent en outre au cœur d'un réseau maillé au sein duquel tous les axes sont en forte interaction les uns avec les autres. La réflexion visant à organiser un réseau cohérent et performant a porté sur l'ensemble du territoire, échelle la plus pertinente.

C'est pourquoi, avec un PRT ancien et très général, la publication d'un « schéma de desserte moyen terme », déclinaison opérationnelle axe par axe, se présente comme le chaînon manquant entre approches globale et concrète.

Ce schéma de desserte, adopté préalablement à la convention Région/SNCF, a alors pour objectif initial d'établir un projet cible. Puis, lors de la signature de la convention, sa faisabilité est définie conjointement par la SNCF et la Région. Au final, ce document fixe enfin l'objectif conventionnel de modification des dessertes.

Cette démarche basée sur un échelonnage des étapes nécessaires à l'atteinte d'un objectif cible est le cas de plusieurs Régions, notamment Languedoc-Roussillon.



## 2.4) Détail des planifications des PRT/SRT

### a) Les cadres d'action

Malgré la présence plus ou moins marquée du cadre d'intervention schématisé par un PRT/SRT, les actions de restructuration des Régions s'avèrent dans la pratique découler de diverses opportunités, complémentaires ou non directement en lien avec les orientations du PRT/SRT.

	Un schéma global	Un grand projet interrégional ou national	Une rénovation d'infrastructure	Des actions ciblées d'aménagement	Des projets ponctuels
<b>Alsace</b>		TGV Est (2007) : refonte complète des dessertes	Modernisation des 2 lignes (CPER) : refonte ponctuelle	Echanges Strasbourg - Mulhouse : cadencement de la ligne	Echanges internationaux : réouverture de lignes transfrontalières
<b>Auvergne</b>					
<b>Bourgogne</b>	A venir avec le nouveau SRT	TGV Rhin-Rhône : liaison Lille-Bourgogne	BAPR Nevers - Chagny	Desserte périurbaine de Dijon	- Pôles d'échanges - Modernisation de gare
<b>Bretagne</b>		Offre directe Rennes-Nantes	Electrification Rennes-St Malo suivi d'une refonte complète (2005)	Cadencement des dessertes périurbaines de Rennes	- Adaptations horaires - Arrivée de nouveaux matériels
<b>Centre</b>		TER 200 Interloire Orléans-Nantes (1994)	- Electrification Vierzon-Tours - Réouverture Orléans-Chartres		Etudes de marché Arrivée d'un nouveau matériel, rénovation gare
<b>Franche-Cté</b>	Refontes réalisées selon le SRT			Axes les plus délaissés et au potentiel évident	Oui
<b>Languedoc-R.</b>	Refontes selon un SRT et un projet de desserte ferroviaire cible				Oui, mais en cohérence avec le SRT et le schéma de service
<b>Limousin</b>		POLT	Modernisation de la ligne Limoges - Poitiers	Liaison routière express Limoges – Tulle	
<b>Lorraine</b>		TGV Est : grand projet de refonte suite à la disparition de GL	Electrification des lignes Nancy-St Dié et Remiremont		
<b>Midi-Pyrénées</b>	Refontes selon les PRT 1 et PRT 2 dès 2005	- Desserte Grand Sud (TEOZ) - POLT - Projet BTN	- Modernisations de voies - Création de quais à Matabiau	Réseau de ville (Pau - Lourdes - Tarbes)	Oui, sur le plan tarifaire
<b>Haute-Normandie</b>	Refontes dans le cadre d'une stratégie de développement des transports		Modernisation Rouen-Dieppe (CPER)		Traitement des axes un par un, selon opportunités
<b>Pays de la Loire</b>	Oui, dans le cadre de l'expérimentation notamment		Rénovation Angers – Cholet : amélioration du temps de parcours		- Axes spécifiques - TGV cadencé Paris/Nantes - Arrivée d'un nouveau matériel
<b>Picardie</b>		Refontes GL 2002 (Paris/Amiens, Paris/St Quentin)	Oui Ex : Paris-Beauvais		Axe Laon-Hirson que la SNCF envisageait de fermer (2000)
<b>PACA</b>	Orientations uniquement pour les lignes routières	- 2001 : TGV Méditerranée : refonte quasi générale - relations interrégionales	- Des grands projets CPER donnent l'objectif de service - Autres modernisations	- Relation intercity (Ex : Marseille - Avignon) - Désenclavement de territoire	- Lignes sans projet de modernisation - Relations transfrontalières
<b>Rhône-Alpes</b>	Refontes selon un schéma de desserte moyen terme	Nombreux projets nationaux (TGV Rhin-Rhône, etc.)	Projets de modernisation de l'infrastructure (CPER)	Vision territoriale inclut ces actions dans le schéma de desserte	Arrivée d'un nouveau matériel

Ces divers motifs d'intervention peuvent faire apparaître pour chacune des Régions une vision plutôt planificatrice, réfléchie, ou au contraire une approche du développement de l'activité TER « au cas par cas », plus décousue en apparence.

Il est cependant difficile d'établir une classification. La pluralité des cadres d'interventions peuvent en effet être des moyens d'action pour atteindre les objectifs généraux recherchés dans le PRT/SRT. Et à l'opposé, un projet non directement lié au PRT/SRT, peut conditionner toute ou presque la politique de la Région et ses orientations.

Tel est le cas de la Région **Lorraine** pour qui l'arrivée du TGV Est s'avère être à la base des refontes et autres modernisations d'infrastructure.

Le constat qui peu être fait d'après les deux tableaux précédents est que PRT et vision planificatrice ne sont pas systématiquement liés.

➡ L'ancienneté (relative toutefois) pour la plupart des PRT/SRT amène ces derniers à proposer des orientations sur les transports avant même que les Régions ne deviennent Autorités Organisatrice. Il est donc logique que ces documents fournissent la plupart du temps des informations très générales sur les grandes politiques à suivre sans déclinaisons concrètes tels que les objectifs par axes ou les moyens à mettre en œuvre ;

➡ Les Régions dont le PRT/SRT ne revêt pas une dimension très planificatrice peuvent cependant agir en tant que tel. Suite à la prise de compétences des transports ferroviaires régionaux, les « Schéma de dessertes » et autres « Projets de dessertes » représentent autant de déclinaisons techniques des grandes orientations recommandées par les PRT/SRT. Ces documents opérationnels interviennent lors de la constitution de réelles stratégies à poursuivre quant au développement des réseaux régionaux dans leur ensemble.

➡ Enfin, certaines Régions ne possédant pas de PRT ni de SRT ont montré qu'il était possible de faire intervenir les actions de refontes et autres modernisation dans le cadre de plans stratégiques de développement. A l'inverse, celles ayant un cadre d'intervention plutôt marqué mèneront des actions pouvant sortir de cette planification préétablie en fonction des diverses opportunités qui se présentent (arrivée d'un nouveau matériel, projets SNCF d'envergure nationale comme l'arrivée d'une ligne TGV, etc.).

Il semble donc que face à une prise de compétences nouvelles, les Régions aient souhaité au travers de PRT/SRT aux orientations générales une certaine souplesse quant aux choix et actions à venir.

## b) La maîtrise du développement

La volonté de cadrage de l'évolution de l'offre passe également par la maîtrise des chiffres. Aussi, certaines Régions ont choisi dès en amont d'établir des niveaux de développement chiffrés, voire d'y affecter un financement.

	Niveau de développement chiffré	Budget alloué
<b>Lorraine</b>	Oui <i>en fonction d'études de marché axe par axe et de potentiel offert au train</i>	Oui/Non
<b>Midi-Pyrénées</b>	Oui <i>estimation en cours des TKM (PRT 2)</i>	Oui <i>estimation en cours</i>
<b>PACA</b>	Oui <i>800 TER/jour en 2010, soit 35 à 40% d'augmentation de TKM</i>	Non
<b>Rhône-Alpes</b>	Oui <i>dans le cadre du schéma de desserte, +41% de TKM objectif cible, soit +6% avec contraintes techniques jusqu'en 2007</i>	Non
<b>Rhône-Alpes</b>	Oui <i>dans le cadre du schéma de desserte, +41% de TKM objectif cible, soit +6% avec contraintes techniques jusqu'en 2007</i>	Non
<b>Languedoc-R.</b>	A l'étude	Non
<b>Limousin</b>	En cours	Non <i>financements au cas par cas</i>
<b>Franche-Comté</b>	Oui/non <i>chaque recomposition donne lieu à prévisions (stat, recettes...) sur 3 ans</i>	Oui <i>Budget de recomposition sur 2 ans, 3% de la contribution d'exploitation annuelle</i>
<b>Alsace</b>	Non	Non <i>mais respect de ratios pour le non dépassement de limites budgétaires</i>
<b>Auvergne</b>	Non	Non <i>mais critère de pertinence des nouveaux services : R/C = situation de 2000 (33%)</i>
<b>Bourgogne</b>	Non <i>des actions annuelles au moment des changements</i>	Non <i>les recompositions de dessertes sont financées au cas par cas</i>
<b>Bretagne</b>	Non <i>mais le programme « Bretagne 2010 » sert de base de développement</i>	Non <i>financements au cas par cas</i>
<b>Centre</b>	Non	Non <i>mais certains ratios sont à respecter (R/C)</i>
<b>Haute-Normandie</b>	Non	Non
<b>Pays de la Loire</b>	Non	Non
<b>Picardie</b>	Non	Non

Les Régions ayant fait le choix d'un niveau de développement chiffré affichent clairement leur position en matière d'évolution de l'offre, la marge de manœuvre pouvant alors paraître moins souple en cas de réadaptations ou modifications non initialement prévues.

Deux principales caractéristiques semblent se retrouver dans les Régions ayant fait ce choix, mais sans pour autant se présenter comme étant les seules explications à l'origine de cette orientation :

- La présence de **projets d'envergure nationale, voire internationale**, bien au-dessus de toute maîtrise de la part des Régions. Il s'agit en particulier des projets des **TGV Est et TGV Rhin-Rhône**. Leur impact est synonyme de réorganisation complète de l'offre ferroviaire sur le territoire, en raison des enjeux importants dont ils sont porteurs. Ainsi, les Régions suivantes semblent rentrer dans ce contexte :
  - ✓ **Franche-Comté** : elle définit ses orientations selon des grands groupes de ligne cohérentes, et est concernée par la première phase du TGV Rhin-Rhône qui la relierait à la ligne à grande vitesse méditerranéenne (Paris-Marseille),
  - ✓ **Lorraine** : la trame future de l'offre est fortement conditionnée par l'arrivée du TGV Est. Les lignes GL actuelles, pour le moins structurantes, assurant les liaisons Paris-Nancy-Strasbourg et Paris-Metz-Francfort étant destinée à disparaître. En conséquence, de grands projets de refonte de l'offre régionale (Nancy-Châlons, Nancy-Strasbourg et Metz-Châlons) vont être mis en place,
  - ✓ **Rhône-Alpes** : la Région est concernée par plusieurs projets, notamment le TGV Rhin-Rhône, ainsi que d'autres d'envergure internationale (Lyon-Turin, les grandes liaisons transversales, le TGV Paris-Genève).
- La **volonté affichée de traiter l'offre de manière la plus efficace et la plus compétitive possible**, en tendant notamment vers l'approche « suisse ». Cette dernière ayant largement fait ses preuves dans les pays voisins. Ces méthodes de travail novatrices en France se retrouvent dans les Régions suivantes :
  - ✓ **Languedoc-Roussillon** : cette volonté se traduit notamment à travers le souhait d'une généralisation du cadencement sur son périmètre, et par conséquent de la publication d'un projet de dessertes ferroviaire cible,
  - ✓ **Midi-Pyrénées** : son PRT première génération définissait le niveau de l'offre à atteindre par axe, celui de seconde génération projette un objectif cible, conditionnant ainsi les grandes opérations d'infrastructure. Le niveau de précision des chiffrage est donc relativement important et présent, en particulier avec la mise en place actuelle d'un cadencement généralisé sur l'ensemble des branches de l'étoile ferroviaire,
  - ✓ **Provence-Alpes-Côte d'Azur** : malgré l'absence de PRT, cette Région se dote d'une vision planificatrice en annonçant un objectif 2010 de 800 TER/jour (450 aujourd'hui), soit 35 à 40% de TKM supplémentaire. Les grands projets CPER anticipant l'objectif de service à tenir une fois ces derniers réalisés.

Le niveau de précision du budget alloué aux modifications et création de desserte est quant à lui plus rare et plus incertain. L'affectation de financements dédiés à la restructuration d'une ligne peut apparaître en effet comme une sorte de carcan, surtout lorsque les aléas sont parfois imprévisibles mais courants.

Pour plus de souplesse, seuls certains ratios ou la préservation d'une certaine conformité seront à respecter au final.

Ainsi, à l'image de la Région **Centre**, une ligne confronté à des difficultés financières pourra être compensée par une autre dont les résultats sont nettement supérieurs, donnant au final un certain équilibre.

### 3) L'acquisition d'une compétence régionale par la compréhension globale du marché

Instruire ses propres choix passe d'abord pour la Région par l'acquisition d'une compétence, tant au niveau de la production de services ferroviaires que par la compréhension globale du marché des déplacements régionaux. C'est cette seconde dimension qui est ici abordée.

Aussi, une production autonome de connaissance qui nécessite la réalisation d'enquêtes sur les attentes et besoins des populations concernées est le moyen d'élaborer en connaissance de cause les orientations de leur politique.

	Comptages	Enquêtes
<b>Alsace</b>	- Comptages (type ECT) réalisés par un prestataire extérieur - Comptages et prévisions ponctuelles SNCF pour les modifications d'offre - Données de fréquentation (ARISTOTE, FC12K) par ligne ou OD	- Enquêtes de satisfaction annuelles (initiative Région)
<b>Auvergne</b>	- Comptages traditionnels ECT - Données FC12K trimestrielles et par liaisons	- Enquêtes ménages (tous les 3-4 ans)
<b>Bourgogne</b>	- Comptages traditionnels ECT - Données FC12k très globales (fréquentation totale du réseau et trimestrielles) - Comptages externalisés (maîtrise SNCF)	- Enquêtes OD - Enquêtes annuelles de satisfaction
<b>Bretagne</b>	- Comptages ECT ponctuellement, sur demande - Dispositif spécifique et régulier pour le suivi ZTER interville - Données FC12K mensuelles par liaisons (recettes, trafic) - Projet de comptages externalisés	- Enquêtes OD ponctuellement, dans le cadre des enquêtes-comptages cofinancées dans le contrat annuel
<b>Centre</b>	- Comptages ECT - Comptages externalisés (MO Région) - Comptages ponctuels effectués par la Région	- Enquêtes satisfaction, 2 vagues de mesure par an (dans le cadre des comptages de la Région)
<b>Franche-comté</b>	- Comptages ECT - Données FC12K par OD et fichiers relatifs aux tarifications régionales (détail des trajets étudiants, etc.)	- Enquêtes satisfaction 2 fois par an
<b>Languedoc-R.</b>	- Comptages ECT très ponctuellement - Recettes et trafic FC12K mensuels par section de ligne et OD - Comptages externalisés (MO SNCF) données exploitées sous forme SIG, complétées avec données INSEE	- Enquêtes satisfaction une fois par an en principe
<b>Limousin</b>	- Comptages ECT - Données RGP 99 traitées par la cellule « observatoire des déplacements » de la DRE	- Enquêtes OD - Enquêtes satisfaction tous les 3 ans
<b>Lorraine</b>	- Comptages ECT - Données ARISTOTE annuelles, FC12K mensuelles - Comptages externalisés (MO Région)	- Enquêtes OD - Enquêtes satisfaction dans le cadre de la démarche qualité (MO Région)
<b>Midi-Pyrénées</b>	- Comptages ponctuel ECT - Données partielles et ponctuelle ARISTOTE, régulières FC12K - Comptages externalisés (MO Région)	- Enquêtes OD 2 fois par an - Enquêtes ménages sur l'agglomération (MO AOTU) - Enquêtes satisfaction ponctuelles
<b>Haute-Norm.</b>	- Comptages ECT, supprimés à la demande la Région en 2003 - Données FC12K mensuelles par liaison - Comptages externalisés cofinancés Région/SNCF depuis 2003	- Enquêtes OD annuelles (dans le cadre des comptages externalisés) - Enquête qualité perçue annuelle (MO SNCF) - Enquête qualité souhaitée (MO Région, 2001)

<b>Pays de la Loire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Données annuelles FC12K par liaison</li> <li>- Comptages externalisés (MO Région)</li> </ul>	- Enquêtes OD réalisées au cours des 2 périodes de comptage annuel
<b>Picardie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comptages ECT</li> <li>- Données FC12K par liaisons principales</li> <li>- Projet de comptages externalisés et systématique dès 2005, cofinancés Région/SNCF sur certains axes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enquêtes satisfaction ponctuelles</li> <li>- Enquête détaillée sur un axe particulier (2000) suite à la mise en TER totale</li> </ul>
<b>PACA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comptages ECT</li> <li>- Données FC12K par section de ligne (vk, voyage et recettes)</li> <li>- Données ODITER : voyages TER sur une sélection de relation (mensuel) et voyages TER sur les OD (annuel)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enquêtes OD et ménages anciennes (1998)</li> <li>- Enquêtes ponctuelles sur des produits particuliers dans le cadre du contrat (MO SNCF) : satisfaction, impact et OD</li> </ul>
<b>Rhône-Alpes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comptages ECT (exhaustif une semaine par an, et ponctuel selon les besoins)</li> <li>- Données ARISTOTE (données brutes annuelles + données exploitées)</li> <li>- Données FC12K (annuelles) et ODITER (indicateurs commerciaux, qualité production, qualité)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Programme annuel et pluriannuel d'études marketing (dessertes et autres composantes des services), prévu contractuellement</li> <li>- Enquêtes satisfaction annuelles</li> <li>- Enquêtes diverses des potentiels (Région/SNCF)</li> <li>- Enquêtes ménages ponctuellement</li> </ul>

Toutes les Régions disposent de comptages réalisés par la SNCF (comptages « ECT », cf. partie 2, Demande), selon des degrés de précision différents (présentations annuelles à mensuelles, globales à détaillée par portion d'axe et liaison, etc.).

Pourtant, l'externalisation de ces comptages semblent se démocratiser. Outre le souhait d'une connaissance fine des pratiques et des marchés potentiels, l'abandon progressif des comptages ECT SNCF s'explique par le fait que ces derniers soient incomplets (certains trains non enquêtés et absence des OD) et donc difficilement exploitables.

La Région **Haute-Normandie** a par exemple, d'un commun accord avec la SNCF, choisi de remplacer les traditionnels comptages ECT par des comptages réalisés par un prestataire extérieur (Enquêtes « Objectif Terrain »). Fait nouveau, ces comptages sont financés à parts égales entre la Région et la SNCF.

Réalisés sur une semaine type à hauteur de trois fois par an, ils donnent lieu à des enquêtes OD ainsi que, ponctuellement, à une évaluation de la satisfaction des usagers.

Jusqu'à quel point les Régions peuvent-elles produire leur propre information pour élaborer en connaissance de cause leur politique en matière de transport ? La possession ou la disposition d'un outil de modélisation est sans doute une réponse possible. Ces derniers offrent en effet la possibilité de modéliser les trafics en articulant les diverses échelles géographiques et les différents réseaux.

Compte tenu cependant du coût des logiciels ainsi que l'investissement humain que les Régions doivent y consacrer pour en faire un outil intéressant, peu d'entre elles en dispose actuellement. Pour beaucoup d'ailleurs, ce travail revient à charge des bureaux d'études missionnés par les Régions.

	<b>Présence d'outils de modélisation</b>
<b>Franche-Comté</b>	Création avec l'ORT, équipe interne (2 personnes)
<b>Midi-Pyrénées</b>	DAVISUM
<b>Pays de la L.</b>	Modèle Reflet 2000, conçu par l'ORT. Outil très peu utilisé
<b>Rhône-Alpes</b>	Modèle Intercit, peu utilisé cependant

	<b>Absence d'outils de modélisation, projets éventuels</b>
<b>Alsace</b>	N'envisage pas d'en acquérir
<b>Auvergne</b>	N'envisage pas d'en acquérir
<b>Bourgogne</b>	N'envisage pas d'en acquérir
<b>Bretagne</b>	<b>Projet</b> en cours avec l'ORT et le CETE Ouest
<b>Centre</b>	N'envisage pas d'en acquérir
<b>Languedoc-R.</b>	<b>Envisage</b> d'en acquérir suite aux expériences post régionalisation. Aucune décision prise à ce jour
<b>Limousin</b>	N'envisage pas d'en acquérir
<b>Lorraine</b>	N'envisage pas d'en acquérir
<b>Haute-Norm.</b>	N'envisage pas d'en acquérir
<b>Picardie</b>	<b>Réflexions en cours</b> dans le cadre de l'ORT. Travail piloté par la DRE et le CETE Nord
<b>PACA</b>	N'envisage pas d'en acquérir

#### **4) Une approche plus méthodique pour une offre plus compétitive : politiques d'arrêt et cadencement**

La structuration et l'organisation plus « rangée » de l'offre traduit de la part des Régions une volonté de maîtrise de cette dernière. Plusieurs facteurs peuvent être à l'origine de cette démarche commune à l'ensemble des Régions, et notamment les suivants :

- **L'offre d'un service clair, lisible** afin de faciliter son utilisation pour faire du train un mode de transport plus compétitif face à la voiture particulière,
- **Une maîtrise les coûts**, notamment dans le contexte d'augmentation récente des péages RFF.

La seule création de nouvelles dessertes est certes nécessaire pour engendrer une offre compétitive (fréquence, régularité), mais pas seulement. Dans un souci de rationalisation des charges et autres investissements financiers, la réorganisation de l'offre est devenue courante depuis la prise de compétence par les Régions.

Le principe consiste, à moyens constants ou non, non plus d'insérer de nouvelles dessertes sur une grille horaire existante, mais de faire « table rase » de cette dernière pour redéployer l'offre plus efficacement, plus en adéquation avec les pratiques des usagers.

Certaines Régions aspirent donc à cette démarche. C'est le cas par exemple de **Pays de la Loire**, pour qui, après une augmentation des dessertes, 2005 devrait représenter un tournant. L'analyse d'études de terrains et autres enquêtes devraient amener à redéployer l'offre tout en modérant sa croissance. Un travail portant sur une juste répartition de l'offre reste à faire. Et ce travail passe certes par le calage des horaires, mais également par la mise en place de politiques d'arrêts claires, voire par des dessertes cadencées.



#### 4.1) Des missions de desserte pour une offre plus cohérente

	Typologie/missions	Démarche/contexte	Projets
<b>Alsace</b>	Oui, dès 1997 - <i>intercité</i> - 1 <sup>ère</sup> couronne : <i>omnibus</i> - 2 <sup>nde</sup> couronne : <i>semi-directs</i>	Globale Démarche progressive en lien notamment avec les comités de ligne	
<b>Auvergne</b>	Oui, dès 2003 - <i>périurbain</i> - <i>interville</i>	Globale Politique d'arrêt différenciée selon les heures de la journée	En cours de réalisation
<b>Bourgogne</b>	Oui, dès 1999 - <i>interville</i> - <i>périurbain</i>	Ponctuelle Les politiques d'arrêts sont adaptées par axes, en fonction de la demande	Tous les ans, au moins 1 axe fait l'objet d'une recomposition
<b>Bretagne</b>	Oui, dès 1999 - <i>interville</i> - <i>périurbain</i> - <i>omnibus</i>	Ponctuelle Démarche qui s'appuie sur le marché et les attentes de la clientèle	
<b>Centre</b>	Oui, dès 1997 - <i>rapide</i> - <i>express</i> - <i>omnibus</i>	Globale Mais déclinée par ligne ou section de ligne	
<b>Franche-Cté</b>	Oui mais pas affichée pour les 1 <sup>ère</sup> recombinaisons. A venir : - <i>Interrégional</i> - <i>Interville</i> - <i>Périurbain (omnibus ou SD)</i>	Ponctuelle	En 2005 sera reconstitué l'axe le plus important, avec volonté de différencier les 3 types de missions
<b>Languedoc-R.</b>	Oui, dès 2003 - <i>inter-cité</i> - <i>dessertes de pays</i> - <i>périurbain</i>	Global au niveau régional Mais la typologie intègre les caractéristiques des lignes	
<b>Limousin</b>	Oui, depuis 2003	Ponctuelle	Démarche étendue au fur et à mesure des refontes à venir
<b>Lorraine</b>	Non, pas de mission clairement définies avant le SRT en cours d'élaboration		Projet global, sur la base de marchés identifiés (périurbain...)
<b>Midi-Pyrénées</b>	Oui, depuis 2000 - <i>dessertes régionales</i> - <i>intervilles</i> - <i>de banlieue</i> - <i>d'agglomération</i>	Globale	Respect strict des politiques d'arrêt pour chaque mission en vue du PRT2
<b>Haute-Norm.</b>	Oui, à chaque refonte de desserte - <i>maillage</i> - <i>périurbain</i> - <i>direct</i> - <i>semi-direct</i>	Ponctuelle principe proposé dans la « Stratégie de développement »	
<b>Pays de la L.</b>	Non, pas de missions clairement définies avant le futur schéma		Démarche globale Organisation hiérarchisée et structurée des missions
<b>Picardie</b>	Oui, dès 2002	Ponctuelle Liée aux spécificités de chaque ligne	Démarche en cours en partenariat avec les Régions NPDC et Haute-Normandie
<b>PACA</b>	Oui, surtout depuis 2001 - <i>intercité</i> - <i>omnibus</i> - <i>semi-directs</i>	Globale « en théorie » dérogation quand l'application conduit à des déficit d'offre	Sur les lignes en attente d'être développées
<b>Rhône-Alpes</b>	Oui, dès 1997, puis 2003/2004 - <i>réseau de ville (inter-cité et maillage)</i> - <i>de proximité (dessertes de pays et urbaine)</i>	Global Mise en place au fur et à mesure des opportunités techniques et développements	

Malgré la distinction pour la quasi totalité des Régions des différentes missions (inter ville, omnibus, etc), les politiques d'arrêt de chacune s'avèrent variables. Le principe voudrait qu'à chaque mission, les mêmes gares soient systématiquement desservies. Dans la réalité, il semble que cette pratique reste très ponctuelle, apparentée à la mise en place du cadencement (pour les principales : « Strasbourg-Mulhouse », « Le Havre-Montivilliers », « Toulouse-Colomiers-Auch », « Lyon-St Etienne »).

#### **4.2) Le cadencement**

La France semble aujourd'hui isolée en Europe sur le plan de la mise en œuvre d'un cadencement généralisé de son réseau ferroviaire. Alors que la plupart des pays voisins ont déjà franchi le pas, parfois depuis longtemps, on ne peut guère évoquer en France que quelques cas ponctuels et une partie des dessertes TGV où le cadencement a été mis en place. Reste que le sujet se retrouve dans l'esprit de quasiment toutes les Régions et également de RFF.

Plusieurs raisons essentielles peuvent expliquer la difficulté de mise en place du système cadencé :

- le cadencement généralisé est supposé porteur de rigidité, inadapté à la géographie française (grandes distance et poids extrême de la région parisienne), et peu compatible avec les pratiques actuelles de maintenance de l'infrastructure (blancs travaux),
- certaines activités comme GL peuvent légitimement craindre une concurrence et donc une perte d'activité,
- une mise en place idéale suppose un basculement sur une journée : une tâche considérable dans une entreprise où l'évolution se fait toujours à petits pas.

##### **a) Des avancées en matière de cadencement**

Malgré tout, le cadencement voit lentement mais sûrement le jour en France, que ce soit sur des axes secondaires isolés ou sur des axes de plus grande envergure. Il s'impose sous différentes formes, la recherche d'un rythme et d'une structuration de l'offre étant principalement recherchés. Les méthodes de travail et les mentalités évoluent, comme le montre les résultats des tableaux ci-dessous.

Présence de lignes cadencées dans le réseau			
	Lignes	Caractéristiques	Projet(s)
<b>Alsace</b>	Strasbourg-Mulhouse (TER 200), cadencé au départ (50% environ)	Démarche isolée, liée à la modernisation de la voie suite aux essais du TGV (1990's), et à l'importance des échanges entre les deux villes	Cadencement à la ½ heure sur la ligne Strasbourg-Haguenau
<b>Midi-Py.</b>	Toulouse-Auch (2003), cadencé au ¼ h en aggro et à la ½ h en banlieue régionale (proche 100%)	Démarche globale Cadencement au sens strict du terme La Région en est à l'origine	Etendue du cadencement à l'ensemble des branches de l'étoile ferroviaire Toulouse-Latour de Carol à venir
<b>Rhône-Alpes</b>	- Lyon-St Etienne (70%) - Lignes de l'Ouest lyonnais (proche 100%)	Démarche globale Cadencement pas au sens strict du terme La Région en est à l'origine	Etendue du cadencement à tout le réseau en 2008, au sens strict du terme, en coordination avec une répartition cadencée à venir des sillons par RFF
<b>Haute-Norm.</b>	Le Havre-Montivilliers (LER), cadencée intégral à la ½ heure et à l'heure (90%)	Démarche isolée, en partenariat avec la CA du Havre Cadencement à 90% Région et SNCF conjointement à l'origine	Souhait d'une démarche globale à moyen terme, liée à une refonte de l'axe central Paris-Le Havre
<b>Bretagne</b>	Périurbain de Rennes (1999) (50% environ)	Démarche isolée Démarche conjointe Région/SNCF	Rennes-St Malo (2005)

Absence de lignes cadencées, projets éventuels				
	Projet(s)	Démarche	Initiative	Remarques
<b>Auvergne</b>	Non			
<b>Bourgogne</b>	Non			
<b>Centre</b>	Oui, Paris-Chartres-Le Mans Présence cependant de dessertes rythmées	Isolée (spécificités de l'axe)	Région	
<b>Franche-Cté</b>	Oui, sur une partie de l'axe principal (2005)	Isolée (spécificités de l'axe)	conjointe Région-SNCF	
<b>Languedoc-R.</b>	Oui, sur les principales lignes (Perpignan-Alès, Avignon, Castelnaudary)	Globale (ensemble du territoire)	Région, concertation de l'ensemble des acteurs dans le cadre de l'IRCS	Implique une refonte de toutes les activités simultanément et une répartition cadencée des sillons par RFF.
<b>Limousin</b>	Oui, Paris-Tulle	Isolée (potentiel des flux domicile/travail)	SNCF	
<b>Lorraine</b>	Oui, ensemble du réseau	Global	Région	Projet programmé à l'échéance du TGV Est
<b>Pays de la L.</b>	Oui, études pour Nantes-St Nazaire Projet d'études pour Nantes-Vertou-Clisson et Chateaubriant (2008/10)	Isolée (potentiel des flux dans la métropole nantaise)	Région	Principe envisagé sur d'autres axes
<b>Picardie</b>	Oui, Creil-Beauvais Présence cependant de dessertes rythmées (Paris-Amiens et St Quentin)	Isolée (en fonction des spécificités)	SNCF	
<b>PACA</b>	Oui, Nice-Vintimille Présence cependant de dessertes rythmées	Isolé (ligne d'extrémité, où les contraintes techniques sont moins marquées)	Région	Recherche de dessertes rythmées pour les lignes d'extrémité dans un 1 <sup>er</sup> temps

Le constat qui peut être fait est que les cas de cadencement en exploitation ou en projet relèvent pour l'essentiel de démarches isolées, même si à terme, l'objectif des Régions est d'intégrer cette démarche dans des projets plus globaux. Les démarches généralisées et planifiées dès le départ restent plus ponctuelles. Et l'idée est en priorité de structurer plus que de cadencer au sens strict du terme. Outre les Régions, cette démarche concerne également RFF qui a entrepris un cadencement national des lignes GL.

Les axes régionaux ayant bénéficié d'un tel aménagement présentent des potentiels importants (domicile-travail notamment) et une infrastructure capable d'accueillir des fréquences élevées (il s'agira souvent de lignes « isolées » où les contraintes et interactions avec le reste du réseau sont moindre).

Les contraintes techniques sont aujourd'hui le frein principal à l'extension du phénomène. Bien que la Région **Alsace** ait mis en place une desserte cadencée tendant vers une rigueur certaine, les pratiques actuelles de maintenance de l'infrastructure (blancs travaux notamment) s'avèrent quelque peu incompatibles avec le cadencement. Un jour par semaine, l'axe est alors exploité en voie unique : des problèmes de régularité peuvent intervenir, et des substitutions par cars sont ponctuellement nécessaires. La problématique de la maintenance du matériel peut également à se titre se poser.

Le souhait de la **Région Languedoc-Roussillon** de tendre vers un réseau global cadencé implique par définition une répartition cadencée des sillons. Dans un réseau où les interactions avec l'activité GL sont fortes, seule une refonte de toutes les activités en même temps et sur une même base ne permettra un réseau cohérent. A l'heure actuelle, un tel changement est impossible, et ne pourra être réalisé qu'après l'organisation d'une répartition cadencée des sillons.

Le cas de la Région **Pays de la Loire** illustre une fois de plus le problème. L'absence d'organisation des sillons a pour résultat un projet de cadencement de la ligne TER Nantes-St Nazaire indépendant du cadencement de la ligne GL Paris-Nantes. Il n'existe en effet pas de coordination proprement dite entre les deux cas, mais seulement une recherche d'optimisation des correspondances. L'approche du cadencement au sens strict du terme est alors difficile. Et l'étendue du principe cadencé souhaité semble plus relever d'opérations isolées plutôt que d'une démarche globale.

## **b) Exemples régionaux de cadencement**

### **• Rhône-Alpes**

La Région Rhône-Alpes s'est ainsi heurtée aux contraintes d'exploitation, souvent à l'origine de démarche ponctuelles.

Dans le cadre de l'évolution d'une offre compétitive, une première étape a consisté à introduire sur une ligne à fort potentiel (Lyon-St Etienne) ainsi que sur les lignes d'un « réseau indépendant » (lignes d'ouest d'agglomération) une desserte cadencée. Dans la pratique, limites techniques et méthodes d'exploitation actuelles viennent contraindre l'offre. Si bien que le cadencement ne relève pas du sens strict du terme, mais plutôt de périodes rythmées dans la journée à l'image de Lyon – St Etienne.

En l'état actuel des choses, le développement d'une offre cadencée s'avère impossible. La seconde étape, encore en l'état de projet, consiste en une réflexion globale (remise à plat de l'ensemble des dessertes, y compris GL), dans le but de disposer d'un réseau cadencé au sens strict du terme. Le cadencement souhaité en Région Rhône-Alpes s'apparente alors à une offre de transport en réseau.

### **• Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Malgré la volonté de tendre vers une offre cadencée généralisée, la Région PACA est elle aussi confrontée à certaines limites techniques. Ces dernières la contraignent en effet à des avancées ponctuelles et isolées en la matière.

Ainsi, la problématique du partage de la voie par l'ensemble des activités, de même que des politiques d'arrêts différentes rendent l'exercice difficile. Le cadencement souhaité ne pourra donc concerner au mieux les lignes d'extrémités ou « d'antenne ».

A l'avenir, la création d'une troisième voir pourrait faciliter cette approche.

### **• Midi-Pyrénées**

L'exemple midi-pyrénéen est sans doute le cas actuel s'apparentant le plus au principe de cadencement tel qu'il se pratique en Suisse ou en Allemagne. Le système est rigoureux et les résultats de fréquentation sont présents.

La première étape du projet a été mise en place dès septembre 2003 sur l'axe Toulouse-Colomiers-Auch. La seconde est prévue très prochainement sur l'axe Toulouse-Latour de Carol. L'extension du cadencement portant au final sur l'ensemble des axes. La forme étoilée du réseau permet en effet à la Région un phasage sans que le reste du réseau en soit trop affecté.

Les principes appliqués par la Région sont les suivants :

- trois politiques d'arrêts sont clairement définies et observées de façon rigoureuse,
- les départs et arrivées sont programmées à intervalles réguliers (Ex : départ de la mission banlieue systématique à H+27),
- le temps de parcours pour chaque mission est toujours identique. Pour ce faire, le choix a été fait pour certaines dessertes de reporter le terminus à l'arrêt précédent la

gare centrale de Matabiau, au sein de laquelle les contraintes techniques rendaient impossible le respect de la grille.

Avec 1 AR supplémentaire pour la mission régionale, 5 AR supplémentaires pour la mission de banlieue et 18 AR supplémentaires pour la mission d'agglomération, l'évolution de la fréquentation s'est fait comme suit :

	Voyages 2002	Voyages 2003	Evolution
Ligne C (Tlse/Colomiers)	730	2 412	<b>+231%</b>
Tlse/Auch (hors ligne C)	1 253	2 107	<b>+70%</b>
Total	1 983	4 519	<b>+128%</b>

Le cadencement a donc favorisé fortement les déplacements d'agglomération. Ces derniers représentent désormais plus de la moitié du trafic global de l'axe.

## **5) Le degré d'intervention technique des Régions**

Cette partie s'attache à mesurer l'investissement des Régions en matière de technique ferroviaire. Précisons que cet investissement ne s'apparente pas à mesurer la volonté de chacune à développer l'activité ferroviaire. Si certaines en effet optent pour des échanges approfondis avec la SNCF, d'autres préfèrent garder des limites claires des compétences.

Une bonne connaissance en matière de technique ferroviaire est aussi un moyen pour la Région de pouvoir contrôler et donc de prendre des décisions en connaissance de cause. Ce qui peut sembler légitime dans la cadre d'une compétence nouvelle et compte tenu des faibles retours d'expérience.

### **5.1) L'élaboration du contenu de l'offre : à qui revient l'initiative ?**

Bien qu'au final ce soient toujours les Régions qui décident, la prise de compétence du transport régional de voyageurs implique une certaine maîtrise du sujet.

La connaissance des diverses contraintes techniques intervenant en amont de l'élaboration d'une grille horaire traduit pour certaines Région cette volonté d'investissement et de maîtrise. Sans pour autant empiéter sur des compétences qui ne relèvent pas de leur ressort, ces Régions semblent aspirer vers un travail itératif et le plus transparent possible avec la SNCF.

Le tableau suivant fait ressortir les partenariats existant entre Régions et SNCF en matière d'élaboration du contenu de l'offre.

	<b>Initiative plutôt SNCF, intervention technique de la Région faible</b>	<b>Région détermine les objectifs de façon globale, sans détails précis</b>	<b>La Région fixe la quantité et la structure de la desserte et indique la politique d'arrêt</b>	<b>La Région construit les horaires (indicative ou plus précise)</b>	<b>Remarques</b>
<b>Alsace</b>	Oui pour les modifications mineures (création, suppression, modif de circulation, etc)		Oui pour les modifications majeures (refonte)		Définition éventuellement de la Région du type d'exploitation (matériel, accompagn'...)
<b>Auvergne</b>		Oui			
<b>Bourgogne</b>	Non	Oui	Oui	Oui	La Région garde l'initiative malgré les études marketing SNCF
<b>Bretagne</b>			Oui	Travail commun SNCF/Région en amont et validation	La Région détermine le programme d'études « dessertes » (enquêtes, études, comptages à mener par la SNCF)
<b>Centre</b>	Oui, la SNCF est force de proposition, bien que la Région décide	Oui	Oui	Non, mais les demandes sont aussi précises que possible	Intégration des diverses contraintes dans l'élaboration des grilles par la Région
<b>Franche-Comté</b>		Oui	Oui		La SNCF use de son rôle de conseil en proposant une grille sur demande de la Région, et faisant l'objet d'un débat contradictoire
<b>Languedoc-R.</b>	Oui, mais la Région a transmis son schéma de desserte et la SNCF propose dans ce contexte.	Oui	Oui	Oui, mais de façon indicative	Avec l'arrivée du matériel et des infra TGV, les méthodes de créations seront davantage à l'initiative de la Région
<b>Limousin</b>	Oui, régulièrement la SNCF fait des propositions de restructuration	Oui	Oui		
<b>Lorraine</b>	Oui, pour l'adaptation du service actuel		Travail commun Région/SNCF	Travail commun Région/SNCF	Adaptation du service actuel : la Région élabore l'offre sur la base de demandes d'usagers, associations, etc.
<b>Midi-Pyrénées</b>	Non	Non	Oui	Oui	Demandes très précises, (assistance BE) notamment dans le cadre du cadencement
<b>Haute-Norm.</b>			Oui	Oui Forte itérativité SNCF/Région pour la constitution des grilles horaires	
<b>Pays de la Loire</b>	Non Mais absence d'une volonté forte de l'AO sur un axe dégradé = propositions SNCF pour dynamiser le service	Oui	Oui	Non La Région fait des propositions seulement	Le degré d'intervention de la Région varie selon les cas
<b>Picardie</b>	Oui, sur la base d'un objectif global de desserte fixé par la Région		Oui, sur des axes précis (assistance BE)	Non	



<b>PACA</b>	Oui, sur la base d'objectifs globaux ou de demandes plus précises (création ponctuelle)		Oui		Dans tous les cas, la Région est associée aux solutions proposées par la SNCF pour répondre à la commande
<b>Rhône-Alpes</b>	Seulement en appoint, en complément ponctuel des propositions de la Région	Non	Oui	Quasiment	La précision des propositions relèvent notamment de l'orientation vers un cadencement

Les Régions faisant preuve d'une volonté certaine d'investissement dans l'élaboration du contenu des dessertes peuvent relever de deux approches :

- La volonté d'un **travail itératif**, de communications et d'échanges d'informations avec la SNCF de façon claire. Les Régions Alsace et Centre s'apparentent notamment à cette catégorie :
  - ✓ Grâce aux échanges d'informations avec la SNCF, **le Centre** émet des souhaits précis, tant en terme d'horaires que de méthode d'exploitation. Connaissance du matériel roulant, intégration des contraintes techniques diverses (circulation FRET, points de croisement,...) sont autant d'éléments dont dispose la Région. La maîtrise des projets passe également par le refus des coûts moyens : la Région essaie autant que possible d'obtenir des coûts réels, dans l'optique de relations plus transparentes. Crédibilité des propositions et négociations en toute connaissance de causes face à la SNCF relèvent au final de cette volonté affichée par la Région. La prise de compétence récente des Régions est sans doute à l'origine de cette démarche ;
  - ✓ Partenariat et concertation relèvent de démarches plutôt traditionnelles en **Alsace**. Les Comités Locaux d'Animation de Lignes (CLAL) ont ainsi joué un rôle central dans l'élaboration de l'offre. Dès 1997 ils permettent aux usagers, élus, Région et SNCF de se concerter pour soumettre par la suite des propositions à la Région. Analysés conjointement avec la SNCF, les projets retenus sont ensuite soumis à l'approbation du conseil régional. Outre ce travail itératif, des « fiches de propositions » s'avèrent être un système de communication fonctionnel. Elaborée par la SNCF en amont des devis de refonte de l'offre, elles recherchent l'optimisation des coûts pour la Région en traitant clairement les divers aspects techniques (affectation par exemple du matériel roulant) ;
- D'autres Régions affichent un degré d'investissement fort, mais plutôt dans l'objectif de mener à bien un projet novateur et d'envergure. C'est notamment le cas des Régions qui souhaitent mettre en place un système de cadencement généralisé. Mais les modes d'exploitation s'éloignent des pratiques traditionnelles de la SNCF et peuvent donner lieu à des divergences entre l'AO et son exploitant. S'apparentent en particulier à cette démarche les Régions **Rhône-Alpes** ou encore **Midi-Pyrénées**. Cette dernière a d'ailleurs à l'origine menée de son côté le projet, assistée d'un bureau d'étude spécialisé dans le cadencement.

A l'inverse des régions qui s'investissent de façon marquée dans l'élaboration du contenu de l'offre, d'autres au contraire souhaitent maintenir des frontières plus nettes entre les compétences de l'AO et de son opérateur.

Tel est par exemple le cas des régions Picardie et Pays de la Loire :

✓ L'intervention de la **Picardie** dans les domaines qui relèvent directement de sa compétence est pleinement assumée. Cette dernière fixe en effet la quantité et la structure de l'offre, qui plus est avec l'assistance d'un bureau d'études pour l'étude de faisabilités technique et financière de divers scénarios de dessertes. Parallèlement, la SNCF use de son rôle d'opérateur et de conseil, mais toujours sur la base d'objectifs globaux de dessertes fixés par la Région. En outre, en tant qu'opérateur, la Région souhaite de la part de la SNCF que cette dernière assume la construction des grilles horaires, puisque cela dépend de son ressort ;

✓ La **Région Pays de la Loire**, quant à elle, n'a jusqu'ici pas souhaité avoir « pleinement » connaissance des diverses contraintes techniques, considérant que cela ne relevait pas de son rôle d'AO. C'est donc à la SNCF de constituer les grilles horaires, approuvées ou non par la suite par la Région.

## **5.2) La connaissance des éléments techniques SNCF**

Les éléments techniques de la SNCF dont disposent les Régions peuvent être un indicateurs de ce partenariat plus ou moins établi entre les Régions et leur opérateur. La connaissance de ces documents est très variable selon les Régions.

	Graphiques de circulation	Données d'affectation du matériel	Données de roulement du matériel	Plannings de roulement des agents	Détail de circulation des trains W et HLP	Remarques
<b>Alsace</b>	Ponctuel, sur demande et cas particulier (surtout routier)	Oui Relève des fiches de propositions	Non	Non	Oui Inscrits dans la convention dès 1997 au réel (coût et km)	
<b>Bretagne</b>	Oui	Oui				« Recueil des trains » précisant les compositions de chaque circulation
<b>Franche-Comté</b>	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Documents travaillés par les équipes SNCF/CR dans le cadre d'un objectif annuel « optimisation du matériel actuel »
<b>Limousin</b>		Oui	Oui			
<b>Lorraine</b>	Oui	Oui	Partiellement	Non	Partiellement	
<b>Midi-Pyrénées</b>	Oui	Oui			Oui	Reconstitution de certains éléments si nécessaire
<b>Haute-Norm.</b>		Oui			Oui Mais en partie, lors de refontes	
<b>Pays de la Loire</b>		Oui	Oui Un catalogue des trains régionaux permet leur reconstitution			
<b>Picardie</b>	Oui Sur demande, pour chaque modification de dessertes	Oui	Oui			Graphiques de circulation progressiv <sup>1</sup> et difficilement obtenus
<b>PACA</b>	Ponctuel, sur demande		Ponctuel, sur demande	Contrôle ponctuel envisagé	Ponctuel, sur demande	Intervention ciblées si problèmes.
<b>Régions ne possédant aucun de ces documents</b>						
<b>Auvergne</b>	Aucune information complète Données ponctuelles sur demande en règle générale					
<b>Bourgogne</b>	Aucun officiellement					
<b>Centre</b>	Aucun officiellement malgré les demandes de la Région					
<b>Languedoc-R.</b>	Aucun officiellement La Région réalise elle-même des graphiques de circulation incomplets (non connaissance des W et du FRET). Objet de discussions récurrentes					
<b>Rhône-Alpes</b>	Aucun officiellement Accès cependant à certains éléments lors de réunions de travail <i>ad hoc</i> avec la SNCF pour le travail technique, sauf sur le roulement des agents					

La non diffusion officielle de ces documents ne signifie pas que les Régions n'en aient pas connaissance. Les échanges entre les agents des Régions et de la SNCF, au cours de diverses réunions de travail et autres réseaux de connaissances, permettent la diffusion des informations.

Il ne s'agit pas de plus d'un refus catégorique de la SNCF de les porter à la connaissance des Régions : sur demande de ces dernières, dans des cas particuliers de refonte d'une ligne, la SNCF fournit les éléments nécessaires. Reste que la divulgation n'est que partielle et ponctuelle.

L'enjeu qui semble ressortir dans ces cas précis est sans doute pour l'exploitant le maintien d'un certain « faire-valoir ».

L'exemple de la Région **PACA** illustre en quelque sorte la confrontation entre le souhait de l'AO de pouvoir contrôler l'exploitant, et le maintien de la part de la SNCF d'un certain savoir-faire acquis avec des années de pratique.

Selon les commentaires de la Région : *« La Région (PACA) n'est pas entrée dans une phase de contrôle systématique et se limite pour l'instant à des interventions ciblées si des problèmes émergent. Elle entend cependant commencer à exercer une forme de contrôle, en particulier sur les conditions d'utilisation du personnel, mais il s'agira de faire le point de la situation sur un sujet donné pour s'assurer que « ce qui est payé à la SNCF pour le TER est bien utilisé à cette fin » et non d'intervenir dans le montage des roulements qui font appel à des règles d'utilisation propres à l'entreprise ».*

Le cas des W (ou circulations à vide) représente un coût pour la Région lors de la création de dessertes. Aussi, leur connaissance, et donc leur facturation « au réel » peut marquer une étape quant à la supervision requise par les Régions. Toutes n'en sont cependant pas au même point.

	W au forfait	W au réel	Remarques
<b>Alsace</b>		Signature annuelle avec la SNCF : contrat d'objectif. Souhait d'un bilan des W pour les transformer en service commercial	
<b>Auvergne</b>			Les W ne sont pas abordés dans les devis
<b>Bretagne</b>			Ils sont intégrés aux charges forfaitisées
<b>Bourgogne</b>	Convention au forfait		
<b>Centre</b>		Oui	
<b>Franche-comté</b>		Le groupe de travail « optimisation du matériel » est chargé d'identifier chaque W et de leur trouver une solution d'ouverture à coût marginal	
<b>Languedoc-R.</b>			Les devis étant exprimés par trains créés, la création d'un W n'est pas mentionnées et comprise dans le devis.
<b>Limousin</b>			La Région n'en a pas connaissance : ils ne sont pas distingués lors des avenants
<b>Lorraine</b>			Ils sont intégrés dans le coût global d'une évolution de service.
<b>Midi-Pyrénées</b>		Oui	
<b>Haute-Norm.</b>	Chiffrage forfaitaire de 15%, taux moyen régional. Souhait d'un décompte au réel		
<b>Pays de la L.</b>		Oui	
<b>Picardie</b>		Ils entrent donc pleinement dans le coût du km*train créé	
<b>PACA</b>		Oui, mais la Région évite de créer des trains nécessitant un parcours à vide	
<b>Rhône-Alpes</b>		Comptabilisés au coût réel marginal	

Mais la connaissance des W au réel ne signifie pas une transparence des coûts. Un travail en très amont entre les Régions et la SNCF est nécessaire pour cela. Seule cette approche pourrait alors permettre de les minimiser ou encore d'améliorer la productivité. Dès lors, les économies sur les devis pourraient être constatées.

### 5.3) Conflits d'intérêts entre activités

Malgré l'entente et la coopération plus ou moins établies entre les Régions et la SNCF, des convergences d'intérêts apparaissent nettement dès lors que les négociations de sillons entre activités GL/TGV/FRET et TER sont posées. Les conflits sont récurrents.

	Cas de modification et état des négociations	Différentes étapes	Quelles solutions ?
<b>Alsace</b>	TGV Est : Région peu intégrée au projet. GL : constat en théorie en amont, mais rarement le cas.	IRCS : diffusion d'informations à chacun des acteurs pour des négociations en amont. Mais en réalité la DDTER fait l'interface, la Région est placée devant le fait accompli	Espoir de compensation financière (Art 127 loi SRU)
<b>Auvergne</b>	Suppression de trains de nuit - Paris-Massif Central - transversales	C'est la SNCF qui gère les négociations Information tardive	
<b>Bourgogne</b>	TGV Med en 2001. A venir : transversales Pas de problèmes d'arbitrage et d'affectation des sillons. Problème ponctuel du nœud dijonnais	La Région ne participe pas aux négociations Mais impact GL minime dans les petites gares	Pas de compensations
<b>Bretagne</b>	Suppression TRN, cadencement et prolongement TGV à St Malo (déc 2005) Jusqu'à présent, les aménagements horaires se sont fait en faveur du TER et au détriment GL	Conférences GL sur les intentions GL et TER à moyen terme. Mais la Région ne participe pas aux négociations, la DDTER jouant le rôle de l'interface.	
<b>Centre</b>	Paris-Châtres-Bretagne La Région n'est pas associée	Intégration Région pas assez en amont Incohérence du planning GL avec celui des concertations GL/TER prévues conventionnellement	
<b>Franche-comté</b>	TGV Med notamment Liaisons opaques entre les différents intervenants		Peu de solution pour la Région qui n'a d'autre choix que de financer ses nouvelles dessertes
<b>Languedoc-R.</b>	Suppression sept 2003 train de nuit (Millau-Cler-Ferr.), Refonte du Grand Sud (TEOZ) Région peu intégrée en amont. Arbitrages internes SNCF. Mais confrontations lors des présentations de modification GL ou FRET, négociations à la marge	Processus du décret d'application de la directive européenne Mais information tardive pour le train de nuit Présentation pour information du projet Grand Sud	Substitution car Millau-Montpellier aux frais SNCF TEOZ : proposition de créations TER jusque là impossibles pour raisons techniques, sans compensation financières
<b>Limousin</b>	Transversales Bordeaux-Lyon Information tardive de la Région lors des conférences de printemps et d'automne	Protocole d'accord interrégional caduc avec la SNCF	Nouvelles négociations programmées
<b>Lorraine</b>	TGV Est Pas vraiment de problèmes rencontrés pour l'instant	Très en amont	En cours, dans le cadre de l'article 127 de la loi SRU
<b>Midi-Pyrénées</b>	Suppression GL Des difficultés rencontrées	Région associée au dernier moment	Aucune solution financière n'a été trouvée à ce jour
<b>Haute-Norm.</b>	GL : projets menés sans concertation FRET : négociations internes SNCF pour faciliter les recompositions TER	Paris-LeH/Cherb. : projet lancé avec concertation minimale mais reporté	Prise en charge financière de la substitution par la SNCF (Rouen-Dieppe)
<b>Pays de la Loire</b>	Paris-Nantes FRET : activité prioritaire en cas de conflit GL : présentation d'adaptations TER	Réservation de la SNCF des sillons TER Retour d'éventuelles incompatibilités Présentation de solutions alternatives Association tardive	Mise en place de dessertes TER par la(es) Région(s) concernée(s) Appui faible de la conférence régionale des sillons (2003).
<b>Picardie</b>	Paris-Amiens, Paris-St Quentin, TGV Est GL : négociations difficiles et limitées	GL « impose » ses horaires, la Région s'adapte en comblant les trous d'offre Association tardive sauf pour le TGV ou l'implication régionale est importante	Négociations DDTER : prise en charge par la SNCF de la refonte TER imposée
<b>PACA</b>	TGV Med, TEOZ Difficulté des négociations, surtout pour l'obtention des modifications de la part des autres activités Caractère inéquitable de l'obtention des sillons	La Région fait part de ses demandes, Les agents SNCF chargés du TER négocient Présentation tardive TGV, mais plus en amont pour TEOZ	TEOZ : 15 mois avant la mise en service sur la base d'un projet commercial, d'où intervention de la Région sur les horaires. Pas de compensations financières
<b>Rhône-Alpes</b>	TGV Med, Modification GL Artesia, Trains GL Lyon-Strasbourg, Transversales Arbitrage interne SNCF, ce qui pose problème : favoritisme des activités SNCF au détriment de TER si conflit	Réunion annuelle avec GL pour la coordination prévue par la convention Pas de discussion des sillons au cas par cas Selon les cas, présentation plus ou moins tardive, d'où impossibilité de travailler sur une offre de substitution régionale	Solutions techniques et financières négociées au cas par cas

La crainte d'être placé face à une entreprise à la fois juge et partie en matière d'attribution des sillons est grande. Jusqu'à récemment en effet, l'arbitrage des sillons avait lieu en interne, à la SNCF. Les horairistes instruisant les demandes pour le compte de RFF. Le risque était alors que la SNCF opte pour les créations en adéquation avec ses activités. Et le sort des Régions pouvait dépendre de la qualité des agents SNCF chargés du TER et leur motivations à porter et à défendre ou pas un projet TER ou une offre existante.

Aujourd'hui cependant, RFF tente de diversifier son personnel et dispose de son propre personnel, notamment d'horairistes. Ce qui n'empêche pas la SNCF de garder de son côté des horairistes en interne. Elle se doit néanmoins de présenter une demande unique à RFF pour toutes les activités, après avoir elle-même priorisé. La concurrence joue alors à la marge.

D'après les remarques de certaines Régions, les modifications GL sont de deux natures, les conséquences sur l'activité TER en dépendant :

- **Le retrait de la SNCF des liaisons nationales déficitaires** (lignes transversales notamment). En tant qu'entreprise, la recherche de profit est sous-jacente aux activités de la SNCF. Aussi, sans participation de l'Etat, aucune solution ferroviaire sérieuse n'est envisageable pour ces liaisons. Il est donc logique qu'il n'y ait pas de réelles discussions entre la SNCF et les Régions.

Face au refus des Régions et de l'Etat de participer à leur financement (synonyme pour les Régions de nouveaux transferts de charges), la SNCF aurait d'ailleurs récemment décidé de ne pas supprimer de dessertes mais de réduire son offre de l'ordre de 10 à 20% sur les liaisons interrégionales les plus déficitaires dès le 15 décembre 2004<sup>3</sup>. Le sujet génère alors actuellement une tension importante entre Régions, SNCF et Etat.

- **L'insertion de projets nationaux** permettant d'améliorer ou non l'offre TER (desserte du grand sud, TGV, etc.). D'une part, l'arrivée d'une ligne structurante forte peut apporter une plus value au trafic régional, (abandon des OD courtes par GL ainsi que des périodes de pointe matin et soir TER, induction de trafic, etc.). C'est pourquoi les discussions et confrontations, même si elles ne changent pas les décisions de GL, permettent d'améliorer l'offre TER. D'autre part, l'activité GL ou TGV peut s'imposer face à l'activité TER, dont la mission est alors moins complémentaire que secondaire.

La Région **Languedoc-Roussillon** illustre le cas pour lequel les conséquences s'avèrent positives. Jusqu'à présent la Région ne pouvait pas apporter les restructurations nécessaires à l'atteinte de ses objectifs. L'arrivée du projet TEOZ a permis de la part de la SNCF des propositions de création TER jusque là impossibles compte tenu des contraintes techniques qui pesaient.

---

<sup>3</sup> Selon l'article des Echos paru le 12/08/2004, « Trains Corail : la SNCF va réduire son offre sur les liaisons interrégionales ».

A l'inverse, l'**Alsace** représente quant à elle le cas pour lequel les issues du projet semblent incertaines. La Région regrette ne pas être intégrée assez tôt au projet du TGV Est. Les négociations quant aux grilles horaires sont alors rendues difficiles. Le risque étant l'emprunt par le TGV des sillons les mieux placés (en pointe matin et soir par exemple), synonymes de forte fréquentation.

Il est à noter, à marge cependant, certains cas favorables : en Région **Haute-Normandie** la SNCF a pris en charge la substitution TER liée à la suppression d'un aller-retour quotidien GL.

#### **5.4) Contraintes d'exploitation et assistance technique**

##### **a) Connaissance des contraintes techniques**

Les Régions rencontrent des contraintes d'exploitation (liées par exemple à des problématiques de voies uniques, de points de croisement, de bifurcation, de technologie des systèmes de signalisation et des postes d'aiguillage, etc.). Il a semblé intéressant de voir ainsi leur prise de position face à ces diverses situations de contraintes, et les moyens mis en place pour y remédier (ou non).

	<b>Connaissance suffisante de la Région des contraintes techniques</b>	<b>Pour y remédier : études prospective dessertes faites ou envisagées</b>	<b>Pour y remédier : études des mode d'exploitation faites ou envisagées</b>
<b>Auvergne</b>	Non		Non
<b>Haute-Norm.</b>	Non	Oui, études prospectives sur les dessertes et les infrastructures à venir	
<b>Alsace</b>	Partielle Région maîtrise certaines problématiques, mais ne rentre pas dans les détails très techniques	Etudes CPER des travaux nécessaires pour augmenter la capacité (modernisation de la 1 <sup>ère</sup> couronne effective, de la 2 <sup>nd</sup> à venir)	Approche indirecte concernant l'accompagnement du matériel
<b>Limousin</b>	Partielle Lors de l'expérimentation	Etudes sur l'axe Limoges-Périgueux	Audit des infrastructures ferroviaires
<b>PACA</b>	Partielle Principes généraux des contraintes d'exploitation	Etudes réalisées sur des secteurs problématiques pour les choix d'investissement ou de modification	Etudes réalisées sur des secteurs problématiques pour les choix d'investissement ou de modification
<b>Rhône-Alpes</b>	Partielle Déficit d'information en amont des projets	Etudes réalisées sur la définition du niveau de desserte identifiant les investissements d'infra à venir	Projet d'étude des conséquences en terme d'exploitation de la mise en place d'un cadencement (impact matériel roulant, roulement du personnel, charges d'exploitation,...)
<b>Bourgogne</b>	Oui Grâce à l'expérience d'employés	Non	Non
<b>Bretagne</b>	Oui Seulement lorsque des projets d'infra sont en cours	Non, pas à ce stade	Non
<b>Centre</b>	Oui Grâce à l'expérience d'employés	Travail envisagé, mais non encore réalisé	Non
<b>Franche-comté</b>	Oui Pour l'instant	Projet de réflexion sur une organisation différente des dessertes : types d'aménagement à apporter à l'infra	Non
<b>Languedoc-R.</b>	Oui	Etudes réalisées notamment dans le cadre du CPER: connaissance des travaux prioritaires d'infra en vue de l'application du schéma de desserte	Non
<b>Lorraine</b>	Oui	La démarche de refonte liée à la mise en place du TGV Est anticipe les améliorations possibles de l'infra	Non



<b>Midi-Pyrénées</b>	Oui	Oui, étude réalisée notamment dans le cadre du cadencement	Oui, dans le cadre du cadencement
<b>Pays de la Loire</b>	Oui De façon globale	Oui, c'est envisagé	Oui, est envisagé une étude contradictoire relative à la mise en place d'un cadencement TER
<b>Picardie</b>	Oui De façon globale	Travail amont d'optimisation des dessertes préalable à chaque opération CPER	Non

Le sujet s'avère quelque peu sensible. La connaissance, voire la maîtrise de ces contraintes techniques par la Région peut en effet être apparentée à une intrusion dans les méthodes de travail de la SNCF.

Si les Régions reconnaissent qu'il ne s'agit pas de compétence de l'AO proprement dites, leur connaissance (plus ou moins approfondie) peut conforter la position de force et la crédibilité des Régions lors des négociations. Car bien que meilleures, les relations Régions-SNCF sont encore parfois difficiles, le dialogue n'est pas toujours équilibré en raison d'un manque de connaissances techniques de l'AO et de la situation monopolistique de l'exploitant.

Le sujet de l'accompagnement du matériel (présence systématique des contrôleurs) est ainsi évoqué par certaines Régions. L'augmentation des fréquences engendre à terme des charges sociales. Alors que les nouveaux matériels, de taille réduite (X72500 ou X73500) ne marquent plus une séparation entre le conducteur et les voyageurs, la question d'un accompagnement systématique peut se poser, à l'image de ce qui est actuellement pratiqué dans les transports urbains.

## **b) Assistance technique**

Dans le cadre de leur compétence transport, certaines Régions ont fait le choix d'être assistées par un (des) prestataire(s) extérieur<sup>4</sup>. Ce recourt extérieur est également un moyen d'investigation du champ technique par les Régions (notamment lorsque la compétence, trop récente, ne permet pas un retour d'expérience suffisant), et par là même un moyen d'affirmation de l'AO sur son exploitant.

Le tableau suivant montre que le recours aux prestataires extérieur s'avère très répandu, à des degrés techniques hétérogènes cependant.

<sup>4</sup> Est sous-entendu par « prestataire extérieur » tout bureau d'études autre que les services de la Région ainsi que ceux de la SNCF et de RFF (études considérées internes).

	Fréquence d'appel à un prestataire extérieur	Types d'études
<b>Alsace</b>	Jamais pour l'instant <i>Possibilité d'y recourir à l'avenir, sur des projets de refonte</i>	
<b>Auvergne</b>	Jamais	
<b>Centre</b>	Jamais	
<b>Franche-comté</b>	Exceptionnellement <i>Recompositions</i>  Régulièrement <i>Etudes de moyen ou long terme</i>	- Recomposition : TGV Rhin-Rhône, nouvelles gares, nouveau matériel, tension sur le matériel, - Etudes : TGV, pôles d'échange, modélisation...
<b>Bourgogne</b>	Occasionnellement <i>Pour certains projets</i>	- Enquête qualité - Charte billettique - Identification gares et SRM
<b>Bretagne</b>	Occasionnellement <i>Pour des refontes totale d'axes</i>	Etudes socio-économiques : - Diagnostics d'axe - Détermination de potentiels - Principes de refonte
<b>Languedoc-R.</b>	Occasionnellement <i>Etudes amont</i>	Dimensionnement de l'offre Détermination des horaires et du matériel en fonction des infra considérées
<b>Limousin</b>	Occasionnellement <i>Scénarios et stratégies de développement préconisations</i>	Détermination des potentiels Détermination des circulations supplémentaires (Limoges-Ussel)
<b>Lorraine</b>	Occasionnellement <i>Etudes amont</i> <i>Etudes aval</i>	Amont : acquisition matériel, rénovation gare, dessertes, tarification Aval : contre expertise technique SNCF
<b>Midi-Pyrénées</b>	Occasionnellement <i>Etudes amont et opérationnelles</i>	Etudes d'infrastructures, de capacité, graphiques de circulation
<b>Haute-Norm.</b>	Occasionnellement <i>Refontes et études amont</i>	- Etude de capacité du réseau d'agglomération, étude tram-train - Projet d'études prospective desserte-infrastructures
<b>Pays de la Loire</b>	Occasionnellement <i>Etudes technique et potentiels</i>	- Etude technique : infrastructure, matériel roulant... - Etudes clientèle dans le cadre d'une réouverture de ligne
<b>Picardie</b>	Occasionnellement <i>Etudes techniques</i> <i>Refontes</i>	- Etudes de dessertes-graphicage - Faisabilité technique et financières de scénarios de dessertes, avec implications sur les modernisations d'infra
<b>PACA</b>	Occasionnellement <i>Expertise technique ferroviaire</i> Régulièrement <i>Potentiels et préconisations</i>	Expertise : capacité des infras Potentiels : réouverture de ligne, halte, organisation de dessertes
<b>Rhône-Alpes</b>	Occasionnellement <i>Infras ou dessertes moyen terme</i>	- Etude de capacité sur le nœud ferroviaire de Lyon - Mission d'assistance à venir dans le cadre du cadencement (analyse et expertise)

## 6) Aspects financiers

### 6.1) La rationalisation des coûts face à la nécessité de répondre aux besoins

La prise de compétence de l'activité TER représente un poste de charges supplémentaire non négligeable, qu'accentue l'absence de compensations de l'Etat sur les développements de dessertes après 2002.

Le risque à l'avenir est de voir l'écart se creuser entre les recettes et les charges (phénomène d'« effet ciseau »). Aussi, bien que la notion de rentabilité n'ait pas son fondement dans l'exercice des Régions, les créations de nouvelles dessertes peuvent tout de même faire l'objet de négociations afin de rationaliser les frais. Soumises à des pressions contradictoires, il s'agira alors pour les Régions de rechercher un juste milieu entre les coûts engendrés et l'intérêt du service à rendre aux habitants.

	Recherche du juste milieu entre coût et service aux usagers	Etape des négociations
<b>Auvergne</b>	Non Pas vraiment de recherche de productivité	
<b>Limousin</b>	Non Rencontre de difficultés compte tenu de la faible densité du territoire	
<b>Haute-Norm.</b>	Pas vraiment C'est une demande de la part de la Région, mais sans réel succès pour l'instant. Souhait de prise en compte de cet aspect dès la conception des horaires, très en amont. Ceux-ci restent conçus sous l'angle commercial uniquement	Actuellement, au moment de l'établissement du devis
<b>PACA</b>	Rarement Peu de discussion sur le niveau des devis. Très ponctuellement, aménagement de la commande sur un coût si l'horaire reste intéressant.	
<b>Alsace</b>	Oui Sans faire l'objet d'études, le coût est comparé à l'intérêt. Des solutions sont alors recherchées (optimisation du personnel, offre moins conséquente, etc.)	En amont des devis, au moment des propositions SNCF (fiches de propositions), et après concertation avec les usagers
<b>Bretagne</b>	Oui Notamment lors de l'arrivée de nouveaux matériels	Au moment de l'établissement des devis
<b>Centre</b>	Oui	Au moment de la préparation du devis
<b>Franche-Cté</b>	Oui Dans le cadre de l'objectif prévu par la convention (R/D = 35% en 2006)	Analyse des propositions SNCF d'une grille technique optimale, puis recherche commune d'un optimum combinant technique/financier
<b>Languedoc-R.</b>	Oui	Après la conception des horaires
<b>Lorraine</b>	Oui	Très en amont, lié à la mise en service du TGV Est
<b>Midi-Pyrénées</b>	Oui	Après la conception des horaires
<b>Rhône-Alpes</b>	Oui Pas connaissance du détail des charges pour chaque modification, ni au final pour chaque axe, mais en cas de coût au TKM élevé, des négociations ont lieu	Au moment de l'établissement des devis, sauf pour les circulations à vide identifiées (en amont des commandes)

Le cas particulier des conventions forfaitisées		
<b>Bourgogne</b>	La convention au forfait (avec formule d'indexation) ne permet pas directement de négociations. La dernière recomposition s'est faite à coût constant.	Il appartient à la SNCF de proposer des allègements de dessertes.
<b>Pays de la L.</b>	Les charges sont calculées selon le barème de la convention (au forfait). Dans le cadre de modifications d'offres, les « effets de seuils » sont présentés et négociés au cas par cas, afin de maintenir un service de qualité dans une enveloppe financière maîtrisée.	Il appartient à la SNCF de proposer le meilleur service au meilleur coût
<b>Picardie</b>	La convention prévoit une forfaitisation des charges sur 5 ans, moyennant une actualisation. Les seules modifications de charges proviennent des nouvelles créations. La négociation du coût ne fait pas clairement intervenir la notion de productivité	

En dehors des cas où les coûts engendrés par la création de nouvelles dessertes sont plus ou moins fixes (forfaitisation prévue dans la convention d'exploitation), la recherche d'un juste milieu entre coût et services aux usagers est la plupart du temps observée.

Ce travail est également itératif entre Régions et SNCF. L'exemple de **Rhône-Alpes** illustre cette démarche. Conventionnellement, la SNCF s'est engagée sur la période 2002-2007 à proposer, dans le cadre du SRT, la réalisation d'au moins 1,4 millions de trains-km. Dans cette enveloppe la SNCF se doit de présenter au moins 700 000 trains-km à un coût inférieur de 20% au coût moyen constaté en 2002. Ce coût moyen est calculé par le rapport entre les charges forfaitisées du devis 2002, hors charges routières, et les trains-km s'y afférant. Il établit à 11,1€, soit après abattement de 20%, un coût moyen de référence de 8,9€ par train-km. Sur 660 140 train-km, créés en année pleine et sans tenir compte des suppressions, proposés à la Région en 2003, 487 227 trains-km l'ont été à un coût inférieur au coût de référence.

Il convient cependant de noter que pour certaines Régions, à l'image notamment du **Limousin**, ce principe est rendu particulièrement difficile, compte tenu d'un contexte géographique particulier (absence de potentiels importants par exemple). Région très peu densément peuplée, la recherche de cet équilibre ne peut que déboucher sur des coûts financiers très importants face à des bénéfices sociaux modérés. Offrir un service moderne et quelque peu compétitif amène en effet à mettre en place plus qu'un service minimum qui se résumerait à un AR par jour.

Dans un contexte de redéploiement de l'offre ferroviaire régionale, les cas de fermeture de gares ou de suppression de dessertes restent cependant mineurs. Bien que la recherche soit faite pour éviter une détérioration du R/D, la notion d'aménagement du territoire reste à la base des actions et politiques menées par les Régions.

	<b>Présence de critères/indicateurs pour le développement ou la suppression/substitution</b>
<b>Alsace</b>	2 critères cumulatifs a minima : - balance coût/intérêt (coût = différentiel charges/recettes) sur l'ensemble des services horaires en projet. Les priorités sont ainsi fixées. Optique de redéploiement, et non de fermeture/suppression. - le R/C : sauf exception, le R/C ne doit pas être inférieur à la moyenne régionale
<b>Franche-Cté</b>	R/D TER en 2000 = 30% : la convention précise que l'objectif à atteindre est 35% (hors évolution RFF). Chaque recomposition est travaillée dans cette optique
<b>Pays de la L.</b>	Pas de critères formalisés. Néanmoins, les circulations ferroviaires dont la fréquentation moyenne est inférieure à 10 voyageurs font l'objet d'une attention particulière en vue d'un redéploiement ou d'une suppression. Les fermetures de gares cumulent les critères de fréquentation (5-10 voyageurs), de sécurité, etc. Une substitution est systématiquement mise en place (taxi TER)
<b>Picardie</b>	Aucun critère retenu pour les dessertes. Optique de remise sur train de dessertes routières. Pour les gares, les aspects de fréquentation entrent essentiellement en ligne de compte. Ces fermetures sont étudiées uniquement lors des opérations de modernisation des gares. Un rabattement par taxi vers la gare la plus proche est assuré
<b>PACA</b>	- Critères premiers : atteinte des objectifs de fréquentation, ou réponse à des logiques d'ADT, ou réponse à des demandes ponctuelles. - Critères secondaires : aspect financier déraisonnable. Pour les gares, la fréquentation compte, sans pour autant être éliminatoire. Des solutions de replis « acceptables » sont impératives en cas de fermeture..
<b>Rhône-Alpes</b>	Deux indicateurs économiques sont systématiquement analysés pour les nouvelles dessertes : - le coût du train-km à titre indicatif (sans seuil d'exclusion) - le respect du R/D est important, mais ne constitue pas une règle absolue. De nombreuses exceptions existent (ADT, demandes politiques, etc.) Pour la fermeture d'une gare, les critères pris en compte sont multiples (proximité d'un grand centre urbain, caractéristiques des gares encadrantes, évolutions démographiques, etc.)

	<b>Absence de critères/indicateurs pour le développement ou la suppression/substitution</b>
<b>Auvergne</b>	Création théorique si R/D supérieur ou égal à 1/3
<b>Bourgogne</b>	Aucun critère retenu
<b>Bretagne</b>	Des critères, mais pas de formalisation précise
<b>Centre</b>	Aucun critère retenu
<b>Languedoc-R.</b>	Les critères ne sont pas formalisés, et intègrent à la fois les potentialités et le contexte local
<b>Limousin</b>	Aucun critère retenu. Regard cependant sur le maintien du R/D, sans que ce soit éliminatoire
<b>Lorraine</b>	Aucun critère retenu
<b>Midi-Pyrénées</b>	Aucun critère retenu Pour la SNCF cependant, des critères ont été retenus concernant la fermeture des gares
<b>Haute-Norm.</b>	Aucun critère retenu
<b>Picardie</b>	Aucun critère retenu pour les dessertes. Optique de remise sur train de dessertes routières. Pour les gares, les aspects de fréquentation entrent essentiellement en ligne de compte. Ces fermetures sont étudiées uniquement lors des opérations de modernisation des gares. Un rabattement par taxi vers la gare la plus proche est assuré

Dans les faits, les critères réellement éliminatoires sont rares. Généralement, il s'agira d'étudier certains indicateurs et leur évolution. Et quand bien même une desserte ou une gare présenterait des résultats critiques, la considération de nombreux éléments externes (tels que la situation socio-économique du territoire, les demandes politiques, etc.) amènerait à considérer une éventuelle suppression en dernier recours. Une certaine marge de manœuvre est donc laissée aux Régions. Leur interprétation ne se résume pas au seul aspect financier, mais bien au contexte territorial et humain.

Les cas qui se sont présentés ont donc fait l'objet de négociations pour la plupart, notamment avec les élus locaux.

Pourtant, rééquilibrage et désenclavement des territoires sont l'essence même des activités d'une Région. Pour palier à ces fermetures de gare ou de desserte, antinomiques à la Région, certaines ont mis en place des moyens de substitution. Tel est le cas notamment des Régions **Pays de la Loire** et **Picardie** qui proposent un service de « taxi TER ». Le principe consiste à passer un contrat avec les artisans taxis du secteur pour que ceux-ci, sur demande des usagers, fasse la liaison entre le domicile et la gare la plus proche. Et ce gratuitement si l'usager possède un abonnement train, ou à un coût très modéré s'il ne possède pas d'abonnement. La pratique semble ainsi avoir fait ses preuves depuis 10 ans en Pays de la Loire.

## **6.2) Comparatif des charges**

Dans un dernier temps enfin, une comparaison des charges affectées aux créations de nouvelles dessertes a été réalisée. L'objectif recherché est la mise en exergue des disparités existantes entre Régions : dans la pratique toutes n'obtiennent pas le même degré d'information, lui même déterminant quant aux éventuelles négociations sur les coûts.

Outre le contenu des détails, les devis fournis par les Régions se présentent tous sous des formes différentes. C'est pourquoi une présentation unique (celle de la Région Haute-Normandie) a été retenue afin que la comparaison puisse être établie. Certains poste de charges, tels que « frais généraux » ont dû être rajoutés à la présentation haut-normande. La limite est en effet un regroupement de certaines charges donnant lieu à des postes dont le contenu diffère selon les Régions.

Le nombre de devis obtenus (11 avec la Haute-Normandie) ne permet pas une analyse fine des charges. Quelques informations ressortent cependant, et en particulier sur le détail des charges :

- un premier groupe de Régions ne reçoit de la SNCF qu'un devis global annuel à l'intérieur duquel **l'impact financier de l'ensemble des modifications, sans différenciation**, sont transcrites. Tel est le cas des Régions Bretagne, Rhône-Alpes, ou encore Bourgogne. Sur demande de ces dernières le détail par refonte peut tout de même être fournis ;
- un second groupe reçoit quant à lui **un devis pour chaque opération de restructuration**. Tel est le cas des Régions Haute-Normandie, PACA, Alsace, Picardie, Midi-Pyrénées, Limousin ou Pays de la Loire. Les charges sont donc distinguées par ligne et par poste.

Mais au sein de ces groupes le détail des postes de charges varient, comme l'illustre le tableau comparatif. Si certaines Régions regroupent de nombreuses charges en un même poste, d'autres au contraire bénéficient d'un détail des comptes développé, à l'image de Rhône-Alpes.

TABLEAU DE COMPARAISON DES DEVIS  
DESSERTES FERROVIAIRES

RATIOS = Kilomètres totaux commerciaux

Le détail par poste est succinct car la ligne est sous-traitée par le CFF

Refonte	Desserte LER cadencée (HN)	Rouen-Dieppe/serqueux (HN)	Rouen-Elbeuf (Hte-Norm)	Marseille-Toulon (PACA)	Bellegarede-Genève (RA)
Date	Septembre 2001	Décembre 2002	Septembre 2003	Mars 2004	janvier 2004
Document contractuel	Convention du 01/10/2001	Avenant n°1	Avenant n°3	Avenant n°7	délégation de la commission
Devis de référence	Chiffrage mai 2001	Devis du 18 juin 2002	Devis du 6 janvier 2003		
trains.km commerciaux créés	96 084 tkm	108 264 tkm	41 882 tkm	48 910	39 444
trains.km à vide créés	0 tkm	21 653 tkm	6 282 tkm	nc	
Trains.km totaux créés	96 084 tkm	129 917 tkm	48 164 tkm	48 910	39 444

	/Tkm	€HT	POIDS %	/Tkm	€HT	POIDS %	/Tkm	€HT	POIDS %	/Tkm	€HT	POIDS %	/Tkm	€HT	POIDS %
<b>POSTES DE CHARGES</b>	4,56	630 066	100,0%	10,55	1 142 000	100,0%	9,24	387 000	100,0%	13,73	671 667	100,0%	10,48	413 301	100,0%
Charges affectées TER (si financements autres)					866 000			387 000							
<b>Circulation (hors péages)</b>	6,35	350 936	55,7%	6,37	690 000	60,4%	5,40	226 000	58,4%	3,74	182 688	27,2%	9,03	356 151	86,2%
Conduite	3,24	310 996	49,4%	3,86	418 000	36,6%	4,25	178 000	46,0%	1,54	75 166	11,2%	0,01	205	0,0%
Accompagnement		0		2,05	222 000	19,4%	0,72	30 000	7,8%	2,20	107 522	16,0%	0,77	30 292	7,3%
Energie diesel				0,46	50 000	4,4%	0,43	18 000	4,7%						
Energie électrique					0			0		0,52	25 245	3,8%	0,07	2 712	0,7%
Total Energie	0,42	39 940	6,3%	0,46	50 000	4,4%	0,43	18 000	4,7%					8,19	322 942
Autres															
Péages d'infrastructures	0,57	54 516	8,7%	1,40	152 000	13,3%	1,34	56 000	14,5%	1,79	87 318	13,0%	1,00	39 444	9,5%
Charges routières		0			0			0						0	
<b>Matériel roulant</b>	1,18	113 026	17,9%	1,63	177 000	15,5%	1,58	66 000	17,1%				0,09	3 693	0,9%
Amortissement	0,75	71 864	11,4%												
Reprise de subvention		-100 007													
Charges financières		-4 573													
TP sur matériel roulant	0,34	32 777	5,2%												
Locations de matériel à l'AO															
Entretien/maintenance	1,18	112 965	17,9%							2,32	113 585	16,9%	0,09	3 693	0,9%
Prêts et emprunts entre activités															
<b>Frais Généraux</b>															
Charges au sol	1,00	96 348	15,3%	0,46	50 000	4,4%	0,33	14 000	3,6%				0,01	368	0,1%
Distribution	0,54	52 290	8,3%	0,10	11 000	1,0%	0,05	2 000	0,5%				0,01	368	0,1%
Services en gare				0,20	22 000	1,9%		0						0	
Produit train				0,16	17 000	1,5%	0,29	12 000	3,1%					0	
Charges de capital gares TER	0,11	10 367	1,6%											0	
Entretien des gares	0,35	33 691	5,3%											0	
Contribution de service (gares DDG)														0	
<b>Autres charges</b>	0,16	15 240	2,4%	0,49	53 000	4,6%	0,43	18 000	4,7%				0,03	1 003	0,2%
Gestion du TER										0,11	5 541	0,8%		0	
Structure SNCF (ECE) 5%				0,49	53 000	4,6%	0,43	18 000	4,7%	0,11	5 541	0,8%	0,03	1 003	0,2%
<b>Effet de seuil</b>															
Rémunération exploitant 1,75%		0		0,18	20 000	1,8%	0,17	7 000	1,8%	0,39	19 215	2,9%	0,32	12 643	3,1%

Bruche-Piémont (Alsace)	Paris-Laon (Picardie)	Amiens-Lille (Picardie)	Toulouse-Cahors (Midi-Py.)	Limoges-Ussel (Limousin)	Nantes-Redon (Pays de la L)
juin 2003	2004	2004	2003	2003	2004 (transfert GL)
Avenant 12			Avenant 8	Avenant 6	Devis de modification
				Annexes 2	
12 660	70 840	70 891	29 045	32 522	13 144
-3 224	6 072	5 671	-5 205	nc	nc
9 436	76 912	76 562	23 840	32 522	13 144

/Tkm	€HT	POIDS %	/Tkm	€HT	POIDS %	/Tkm	€HT	POIDS %	/Tkm	€HT	POIDS %	/Tkm	€HT	POIDS %	/Tkm	€HT	POIDS %
4,41	55 891	100,0%	7,32	518 800	100,0%	13,02	923 200	100,0%	12,75	370 457	100,0%	4,87	158 380	100,0%	15,27	200 751	100,0%
															6,37	83 679	41,7%
0,11	1 453	2,6%	1,92	136 200	26,3%	3,05	216 000	23,4%	5,80	168 358	45,4%	1,82	59 312	37,4%			
1,52	19 245	34,4%	0,82	58 400	11,3%	1,58	112 000	12,1%	3,12	90 687	24,5%	0,81	26 269	16,6%			
1,18	14 965	26,8%	1,14	81 100	15,6%	1,87	132 800	14,4%				0,35	11 304	7,1%			
						0,50	35 300	3,8%	0,37	10 777	2,9%						
0,60	7 643	13,7%	2,15	152 400	29,4%	3,37	238 700	25,9%	0,90	26 272	7,1%	0,86	27 929	17,6%	2,81	36 969	18,4%
			0,60	42 300	8,2%	2,44	173 300	18,8%									
0,92	11 676	20,9%							0,98	28 492	7,7%	0,95	30 825	19,5%			
			0,68	48 200	9,3%	1,21	85 800	9,3%	0,25	7 279	2,0%						
0,05	678	1,2%															
0,02	231	0,4%															
									0,71	20 742	5,6%					GL	
									0,44	12 764	3,4%						
									0,18	5 086	1,4%				6,09	80 103	39,9%

Le cas de la Région **Haute-Normandie** est intéressant en ce qui concerne la desserte LER (Lézarde Express Régionale). La ligne ferroviaire Le Havre-Montivilliers-Rolleville constitue un axe majeur du transport collectif desservant la vallée de la Lézarde.

Après avoir acté en 1997 une charte de coopération pour le développement de la ligne, la Communauté d'Agglomération du Havre, la Région et la SNCF ont signé en 2001 une convention d'exploitation de la ligne Le Havre-Rolleville. Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la loi SRU et illustre la coopération entre AO de transports et la SNCF. Entre la Région et la SNCF, un accord a été trouvé pour l'obtention du coût marginal de la desserte, d'où un coût au kilomètre relativement intéressant. C'est de plus à la Communauté d'Agglomération que revient la prise en charge des coûts d'exploitation de la ligne.

Le tableau fait enfin apparaître d'autres éléments intéressants quant à la connaissance de certains éléments donnant lieu à une optimisation des coûts pour la Région. Tel est le cas des circulations à vide. Par le biais de leur connaissance et d'un travail en partenariat avec la SNCF, certaines de ces circulations à vide ont pu être transformées en Alsace ou Midi-Pyrénées en circulations commerciales, d'où une rationalisation des coûts au final et l'acquisition par les Régions d'un certain contrôle et savoir-faire.

\*\*\*

Le but recherché dans cette partie n'a pas été la réalisation d'un bilan en tant que tel de la régionalisation pour l'ensemble des Régions, mais plutôt une rétrospective des méthodes dont les Régions se sont dotées quant à leur façon de travailler.

Les principaux points qu'il convient de retenir sont :

- en termes de prospective, il existe des différences entre les Régions qui agissent essentiellement au grès des opportunités (comme l'Alsace, territoire dense où tout développement engendre par conséquent des améliorations) et celles qui mènent une véritable démarche planificatrice (rôle d'aménagement du territoire mis en avant),
- en termes de relation et de négociations avec la SNCF : il n'existe pas vraiment de confiance de la part des Régions dans le domaine de la technique, mais leurs attitudes divergent (de la forte implication au cloisonnement strict des compétences, à l'image de la Picardie),
- en termes d'assistance par des bureaux d'études et d'externalisation des montages de projet : la tendance d'une volonté d'acquisition d'une compétence ainsi que d'une certaine autonomie vis à vis de la SNCF ressort. Si le recours à des bureaux d'études reste ponctuel et assimilé à des restructurations fondamentales, l'externalisation des comptages et enquêtes est démocratisé à l'ensemble des Régions,
- en termes du contenu de l'offre : les avancées vers des techniques et moyens d'exploitation précurseurs, le cadencement, sont sensibles. L'orientation générale tend vers cette tendance, mais à l'heure actuelle peu de Régions ont choisi dès le départ une généralisation du cadencement, synonyme d'une remise en cause forte



des techniques d'exploitation traditionnelles de la SNCF. Toutes font preuve cependant de tendre vers une amélioration de la facilité d'usage au travers les actions menées sur les politiques d'arrêts et missions de trains,

- en termes de coûts : la rationalisation des charges est dans tous les esprits, mais tous s'accordent à dire que la mission d'aménagement du territoire prime, compétence fondamentale des Régions.

Les contextes sont différents et les méthodes le sont tout autant, alors que paradoxalement un seul interlocuteur se trouve en face des Régions : la SNCF.

Cette conclusion renforce l'idée d'un besoin de lien entre les Régions (par exemple par le biais de réseaux, tels que le GART, l'ARF, etc.).

## **Partie 2**

**Bilan de la Régionalisation en Haute-Normandie :**  
**Evolutions globales de l'offre et de la demande**

Après un tour d’horizon des méthodes de travail des Régions, l’analyse des effets et des résultats de l’une d’entre elle, la Haute-Normandie, est réalisée dans cette deuxième partie. Le cadre d’une Région en particulier semble mieux approprié afin de rentrer dans les détails tant les contextes régionaux sont variés.

Plus de deux ans de régionalisation et l’amorce de restructurations plus profondes et plus ciblées en matière d’offre amènent à établir un bilan de la situation haut-normande.

Suite à l’adoption de la Convention d’exploitation, trois refontes principales ont eu lieu. Au-delà la ferme intention affichée par la Région d’améliorer les transports régionaux, ces restructurations font partie d’une stratégie plus globale, visant à offrir aux habitants un véritable choix intermodal et par là même un certain niveau de qualité de vie.

En outre, ce bilan s’impose comme l’évaluation du niveau de maîtrise que la Haute-Normandie a acquit au travers le développement des services ferroviaires mais également du contrôle des charges liées à l’exploitation, contribuant directement à la réussite du transfert de compétence.

Un état de la situation des trois refontes réalisées au cours de l’actuelle période de convention est donc réalisée. Un zoom particulier concernera la ligne Rouen-Dieppe : axe le plus emblématique des améliorations apportées mais également obtenues, une certaine prise de recul est nécessaire afin d’analyser sa fréquentation actuelle. D’autres améliorations restent en effet à apporter au regard de la pression de la demande et des potentiels.

Au terme de cette deuxième partie, une confrontation avec la première permettra d’aboutir à une dernière portant sur les préconisations à apporter au vu des résultats du benchmarking et du bilan de la situation haut-normande.

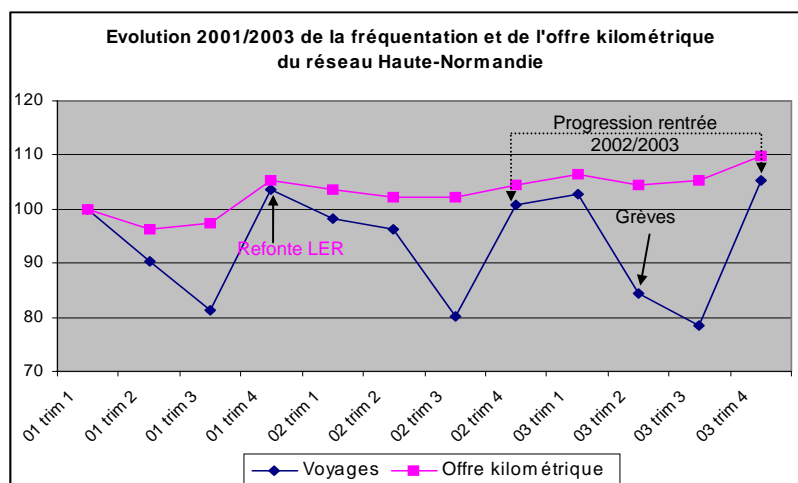
# Le réseau de transport haut-normand



## 1) Bilan 2002/2004 de l'offre TER Haute-Normandie

Rappelons que la politique de croissance des dessertes en Haute-Normandie a opté pour une approche volontariste, grâce à laquelle la Région se classe en 2002 au 4<sup>ème</sup> rang quant à l'évolution de l'offre (en valeur relative). Tous les axes sont traités un à un depuis 2001 par le biais du document de planification « Stratégie de développement des transports régionaux collectifs de voyageurs ». Successivement ont donc été restructurés Rouen-Dieppe, Le Havre-Rolleville, Rouen-Serqueux, Rouen-Elbeuf. D'autres refontes sont en cours ou à venir, telles que Rouen-Fécamp et Rouen-Le Havre en 2004 et Rouen-Caen et Rouen-Lille en 2005.

### 1.1) Tendances générales du réseau



Conformément aux orientations stratégiques prévues par la Région<sup>5</sup>, l'offre kilométrique est caractérisée par une croissance continue. La fréquentation connaît cependant une évolution plus aléatoire : augmentation 2001/02, diminution 2002/03.

Les grèves des mois de mai et juin 2003 en sont à l'origine, d'où un creux d'été particulièrement marqué pour cette année. Ce qui n'empêche pas la dynamique de la fréquentation de se confirmer au vue de la progression entre les rentrées 2002 et 2003.

La mise en exploitation de la LER (ligne urbaine cadencée Le Havre / Rolleville) contribue à dynamiser la fréquentation du réseau, et ce avant la régionalisation du 1<sup>er</sup> janvier 2002.

<sup>5</sup> D'après les orientations exposées dans le document stratégique de développement des transports régionaux collectifs de voyageurs, Service Transports et Infrastructure, 10-11 décembre 2001.

- Evolution de l'offre

Total en année pleine	Initial (2001)	Décidé (2004)	Total	Hausse %
	2 635 684 TKM	458 504 TKM	3 094 188 TKM	17,40%

- Evolution des charges TER en Haute-Normandie

Total en année pleine	Initial (2001)	Décidé (2004)	Total	Hausse %
	42 610 755 €	3 466 000 €	46 076 755 €	8,13%

- Détail de l'offre et des charges (en année pleine) supplémentaires décidées

<b>2001</b>	Septembre	Le Havre-Rolleville (LER)	96 084 TKM	630 000€
<b>2002</b>	Décembre	Rouen-Dieppe	129 917 TKM	866 000€
<b>2003</b>	Septembre	Rouen-Elbeuf St Aubin	48 164 TKM	387 000€
	Décembre	Le Havre-Rolleville (LER)	7 440TKM	81 230€
		Événementiel	5 347TKM	76 000€
<b>2004</b>	Décembre	Le Havre-Fécamp	176 899TKM	94 000€
		Événementiel	928TKM	20 500€

Un examen sommaire des refontes intervenues après restructuration (hors Rouen-Serqueux, refonte mineure) va suivre. Un zoom particulier va être réalisé sur Rouen-Dieppe, axe le plus emblématique des améliorations, et pour lequel une certaine prise de recul est nécessaire afin d'analyser la fréquentation.

## **1.2) La restructuration Rouen-Dieppe (12/2002)**

Compte tenu des particularités de l'axe Rouen / Dieppe, ce dernier fait l'objet d'une étude approfondie en chapitre 2 de cette même partie. C'est cette analyse qui donnera lieu en partie 3 à des préconisations d'offre.

## **1.3) La restructuration Rouen-Elbeuf Saint Aubin (09/2003)**

- Evolution de l'offre : étoffement des dessertes en semaine (horaires : Cf. annexes)

Sens	Semaine		Samedi		Dimanche	
	Avant 09/03	Après 09/03	Avant 09/03	Après 09/03	Avant 09/03	Après 09/03
<b>Rouen-Elbeuf</b>	18	22 (+2 Ve)	9	9	6	6
<b>Elbeuf-Rouen</b>	12 (+1 Ve)	15 (+ 1 Ve)	9	9	5	5
<b>Evol° offre</b>	<b>23,3% (29% Ve)</b>		<b>0%</b>		<b>0%</b>	

*Remarque : sont comptabilisées dans ce tableau les dessertes effectuant les liaisons Rouen-Elbeuf et Rouen-Caen. La desserte Rouen-Elbeuf se positionnant comme un tronçon de l'axe Rouen-Caen.*

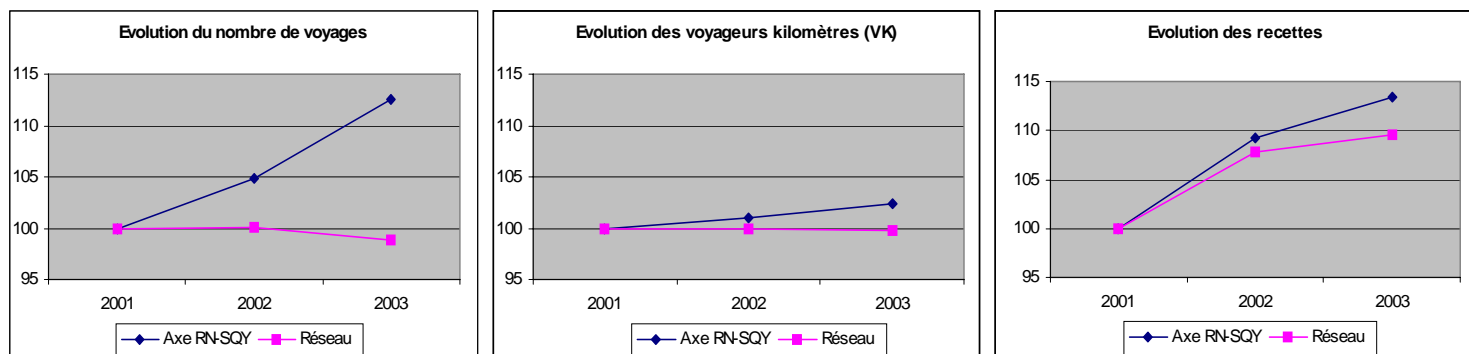
L'objectif d'une meilleure lisibilité des horaires est globalement atteint : un rythme de dessertes est observé tout au long de la journée. Les intervalles de départs restent

cependant hétérogènes et le quota d'un train par heures creuses et de 2 en pointe n'est pas toujours respecté. Le manque de sillons en est à l'origine. Le roulement du matériel n'est alors pas optimisé.

La réponse aux besoins est globalement obtenue suite à l'évolution conséquente de l'offre. Pourtant, le déséquilibre de l'offre selon les sens de circulation est accentué (22 dans un sens, 15 dans l'autre). La refonte de l'offre du week-end prévue pour 2005 permettra de rétablir le déséquilibre actuel semaine / WE.

- Coût des dessertes supplémentaires : 387 000 € soit 8,04 €/ km  
0,9% du total des charges 2003  
1,71% du kilométrage total 2003

• Evolution de la fréquentation (Sources : tableaux de bord SNCF 2001 à 2003)



Le système FC12K détaille les résultats des titres vendus par tronçons. Rouen-Elbeuf Saint Aubin est assimilé au tronçon Rouen / Serquigny. Les résultats font alors observer :

- Une dynamique supérieure à l'ensemble du réseau (+13% de voyages contre -1% sur le réseau) ;
- Une évolution VK supérieure à la tendance globale, expliqué par la croissance des trajets de courte distance ;
- Une croissance des recettes (€courants) due à l'augmentation des voyages, mais surtout des tarifs.

• Fréquentation (Sources : comptages SNCF/Région 01/2003, 11/2003 et 03/2004)

- **+13,5%** de fréquentation; soit de 1 127 à 1 279 voyageurs / jours (Lundi à Vendredi) ;
- La création de dessertes en pointe (matin 5-9h, et soir 16-19h) engendre globalement pour ces périodes une croissance de la fréquentation de +14,5% pour + 17,5% d'offre. La création de dessertes en heures creuses engendre sur ces périodes un étalement de la fréquentation et une croissance plus modérée de +11,5% pour + 26,5% d'offre ;
- Le déséquilibre actuel entre les migrants qui se rendent la journée vers Rouen (81%) et les migrants qui se rendent la journée vers Elbeuf (19%) est maintenu : les deux types de flux augmentent chacun d'environ 17% ;

### 1.4) La restructuration Le Havre / Rolleville (12/2003)

- Evolution de l'offre : refonte du dimanche pour un cadencement généralisé

	Lundi à Vendredi		Samedi		Dimanche	
	Avant 12/03	Après 12/03	Avant 12/03	Après 12/03	Avant 12/03	Après 12/03
Le H - Montiv. (Rolleville)	25 (4)	25 (4)	23 (4)	23 (4)	0	5 (3)
(Rolleville) Montiv. - Le H	25 (4)	25 (4)	23 (4)	23 (4)	0	5 (3)
Créations	0		0		+ 5 (3)	

Grâce à la mise en place d'un service cadencé les dimanches et jours fériés, l'offre répond désormais aux besoins sur l'ensemble des jours de la semaine. Une amélioration de la lisibilité des horaires et des politiques d'arrêts a de ce fait été apportée.

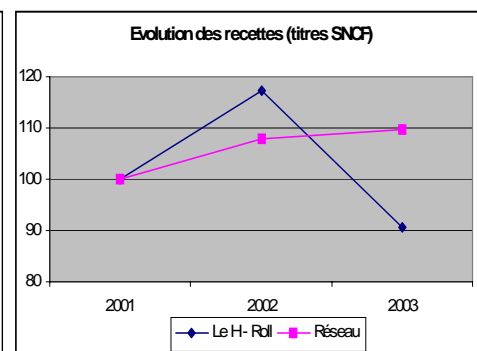
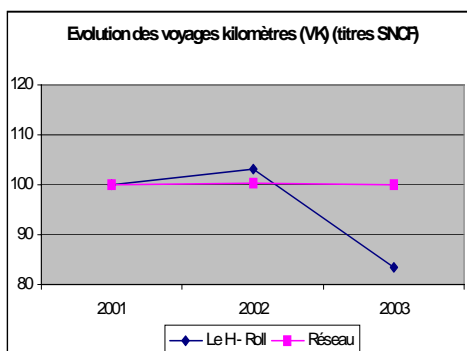
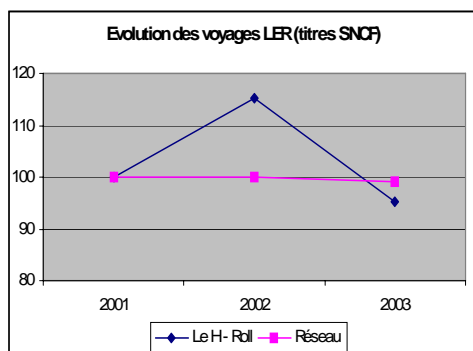
Cette restructuration répond essentiellement aux déplacements de loisirs ou personnels, l'aller retour étant possible sur une demi-journée. On peut regretter toutefois l'amplitude restreinte du service due aux premiers départs quelque peu tardifs (1<sup>er</sup> départ à 11h40 pour Rolleville, 12h13 pour le Havre).

Le principe du cadencement est de plus à l'origine d'une optimisation importante du matériel (deux trains dédiés) et de la capacité (pas de trains.km à vide créés).

- Coût des dessertes supplémentaires : 81 230 € soit 10,9 €/ km  
0,18% du total des charges 2003  
0,26% du kilométrage total 2003

- Evolution de la fréquentation (sources : tableaux de bords SNCF 2001 à 2003)

Mise en place en 2001 en partenariat avec la Communauté d'agglomération du Havre, la LER bénéficie à ce titre d'une tarification intégrée : les usagers peuvent utiliser indifféremment pour se déplacer d'un titre de transport SNCF (14% en 2003) ou bien urbain (86%). Dès lors, les résultats SNCF suivant ne sont qu'une représentation partielle du trafic et des recettes réelles engendrée par l'exploitation de la ligne.



- Fréquentation (Sources : comptages SNCF/Région 01/2003, 11/2003 et 03/2004)



Mise en place depuis seulement 6 mois, et bénéficiant de comptages lui étant spécifiques, il est actuellement difficile de présenter l'évolution de la fréquentation du dimanche. Néanmoins, certains éléments sont connus :

- la fréquentation entre 2001 et 2002 a été multiplié par 10 (de 150 voyageurs jours à presque 1600) ;
- Si en semaine Le Havre et Montivilliers sont les gares les plus fréquentées, la tendance du dimanche est différente : la gare J. Monod (à proximité d'un hôpital) enregistre une fréquentation supérieure à la gare de Montivilliers ;
- La fréquentation est assez homogène, et le nombre moyen de voyageurs par train s'élève à 16,1 ;
- Il est à noter cependant que le dernier retour vers Le Havre (17h48 ), permettant des correspondances avec l'axe Le Havre / Rouen / Paris, comptabilise 24 voyages (taux maximum).

## **2) Etude approfondie de l'axe Rouen / Dieppe**

Rouen / Dieppe représente la troisième liaison régionale en terme de fréquentation, après Rouen / Paris et Rouen / Le Havre.

Suite à la refonte de décembre 2002, l'axe ne comptabilise plus que des services TER, à l'exception du week-end. La liaison GL quotidienne a en effet été substituée par une liaison TER.

### **2.1) Caractéristiques de l'offre**

#### **2.1.1) Infrastructures**

De nature intra régionale, antenne de la ligne Paris / Le Havre, la ligne Rouen / Dieppe mesure 63 kilomètres, est en impasse à Dieppe (en raison de la côte), et comprend différents tronçons aux caractéristiques particulières :

- Rouen-Malaunay, tronc commun à la ligne Paris / Le Havre, long de 11 km, à double voie,
- Malaunay-Clères, long de 12 km, également à double voie,
- Clères-Dieppe, à voie unique, long de 38 km.

Les contraintes de circulation y sont fortes, et ce pour plusieurs raisons :

- la ligne est non électrifiée et limitée à 140 km/h,
- la voie unique entre Clères et Dieppe n'offre la possibilité aux trains de se croiser qu'en gare de Auffay et de Longueville sur Scie.

La voie unique est liée aux choix politiques d'après guerre. A cette époque, le choix avait été fait de privilégier la liaison Dieppe / Paris par le Pays de Bray (ligne Dieppe / Serqueux / Gisors, aujourd'hui desservie par car), maintenu de ce fait en double voie. Estimation faite qu'il n'y avait aucun potentiel entre Dieppe et Rouen, l'axe avait donc été mis en voie unique.

Aujourd'hui, la ligne ferroviaire du Pays de Bray est fermée. Alors que la gare de Rouen connaît d'importants problèmes de capacité, notamment en raison du trafic avec Paris Saint Lazare, la ligne du Pays de Bray selon la FNAUT aurait<sup>6</sup> pu constituer une liaison directe entre Dieppe, Serqueux et Paris, sans rupture de charge à Rouen.

#### **2.1.2) L'offre : dessertes et re compositions**

##### **a) Juxtaposition de liaisons**

En conséquence du tronc commun existant entre Rouen et Malaunay, plusieurs liaisons empruntent l'axe Rouen / Dieppe, dont deux sur sa totalité et deux autres uniquement

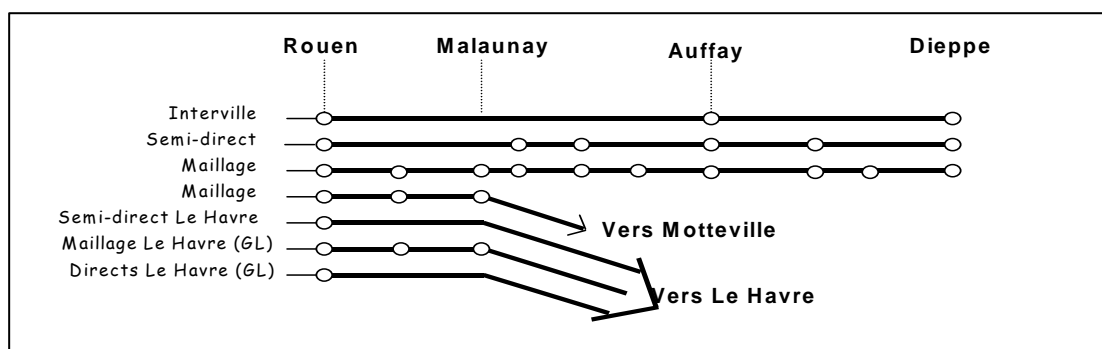
---

<sup>6</sup> Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

sur le tronc commun. L'axe supporte alors pour partie un nombre de trains relativement élevé :

- l'axe bénéficie bien sûr et d'abord des liaisons **Rouen / Dieppe**, dessertes principales assurant l'articulation des deux villes (15 allers et 14 retours du lundi au jeudi, 16 allers et 14 retour le vendredi, 9 allers et 5 retours le samedi, 4 AR le dimanche). Parmi ces dessertes, 11 d'entre elles ont fait l'objet d'une diamétralisation avec l'axe Rouen / Elbeuf : lorsque les moyens techniques le permettent, les dessertes Rouen / Dieppe et Rouen / Elbeuf sont regroupée en une seule ;
- les dessertes **Rouen / Le Havre** entre les gares de Rouen et Malaunay seulement<sup>7</sup> (6 allers et 5 retours du lundi au samedi, 2 allers et un retour le dimanche) ;
- et enfin s'ajoutent les dessertes assurant la liaison **Rouen / Motteville**, prolongées ponctuellement à Yvetot (6 allers et 5 retours du lundi au jeudi, 7 allers et 6 retour le vendredi, 3 allers et 1 retour le samedi, 2 AR le dimanche).

De nombreuses politiques d'arrêts se côtoient alors sur l'axe Rouen / Dieppe :



La desserte des gares par les TER reste aléatoire, et dépend notamment des politiques d'arrêts, ce que récapitule le tableau suivant.

Dessertes TER hebdomadaires des gares de l'axe Rouen / Dieppe

	Lundi à jeudi		Vendredi		Samedi		Dimanche		Total par gares
	Aller	Retour	Aller	Retour	Aller	Retour	Aller	Retour	
Rouen	27	24	29	26	17	11	8	7	302
Maromme	15	13	15	13	11	7	4	3	165
Malaunay	15	12	14	12	9	7	4	3	157
Montville	10	8	10	8	5	4	2	2	103
Clères	10	9	10	9	6	4	2	3	110
St Victor	6	5	6	5	4	4	2	2	67
Auffay	15	14	16	14	8	5	3	3	165
Longueville	10	10	10	9	7	4	3	3	116
St Aubin	7	6	7	7	5	3	2	2	78
Dieppe	15	14	16	14	9	5	4	4	168
<b>Total dessertes de l'axe</b>	<b>27</b> soit 108 / semaine	<b>24</b> soit 96 / semaine	<b>29</b>	<b>26</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>302</b>

<sup>7</sup> Les liaisons vers Le Havre se partagent entre les activités TER et Grande Ligne, et ne desservent que ponctuellement les gares situées entre Rouen et Malaunay. Nous ne retiendrons ici que les TER.

Tous sens confondus, du lundi au dimanche, **302 trains circulent sur tout ou partie de cet axe :**

- dont **168 sont totalement dédiées à la liaison Rouen / Dieppe**<sup>8</sup>,
- et dont **134 n'empruntent l'axe que sur le tronc commun Rouen / Malaunay.**

Nous relèverons l'importance des dessertes en gare d'Auffay (pôle rural de près de 2000 habitants), et des gares de Maromme et Malaunay situées sur le tronc commun des lignes du nord. Seules ces deux dernières voient transiter l'ensemble de ces 302 liaisons, bien que peu s'y arrêtent.

## **b) Restructurations de l'offre et limites**

*Remarque : l'analyse de l'offre TER Rouen / Dieppe concernera bien sûr les dessertes Rouen / Dieppe et Elbeuf Saint Aubin / Dieppe, soit celles qui desservent l'axe dans sa totalité. Ne seront donc pas représentées dans les tableaux et graphiques les dessertes empruntant le tronc commun Rouen / Malaunay (liaisons Rouen / Le Havre notamment).*

Les territoires desservis par l'axe ferroviaire Rouen / Dieppe se partagent entre la grande périphérie de Rouen (jusqu'à l'arrêt de Clères) et de Dieppe (jusqu'à la gare de Longueville).

Les flux de voyageurs TER de ce secteur sont alors :

- des flux internes aux unités urbaines de Rouen ou de Dieppe. C'est notamment le cas entre les communes de Clères et de Rouen ;
- des échanges inter ville. L'analyse de ces flux<sup>9</sup> montre en effet que les origines-destinations les plus fréquentes sont Rouen / Dieppe et Rouen / Auffay, (respectivement 67,1% et 10,3% des voyages). Compte tenu de la distance réduite qui séparent les deux villes, Dieppe peut cependant apparaître comme faisant partie du bassin de vie de Rouen.

C'est pour conforter et développer ces déplacements périphériques et de plus grande distance qu'interviennent les restructurations de 1999 et 2002.

### **➤ La refonte de novembre 1999**

Avant la refonte de décembre 2002, l'axe a donc connu des modifications des dessertes alors même que la Région n'était pas Autorité Organisatrice des transports ferroviaires.

Une première amélioration de l'offre est en effet effective dès le mois de novembre 1999. Trois allers-retours supplémentaires ont été créés en heures creuses (HC) :

- 9h30, 14h50 et 19h57 de Rouen vers Dieppe,
- 10h51, 15h07 et 19h26 de Dieppe vers Rouen.

---

<sup>8</sup> Cela comprend les liaisons Rouen / Dieppe et Elbeuf-Saint-Aubain / Dieppe.

<sup>9</sup> Enquête « Objectif Terrain » de novembre 2003.

Cette restructuration s'avère être une première étape de l'objectif visant à rythmer les départs tout au long de la journée par l'amélioration des dessertes en heures creuses.

Evolution de l'offre Rouen / Dieppe à partir de novembre 1999<sup>10</sup>

	Lundi à Jeudi		Vendredi		Samedi		Dimanche	
	Av 11/99	Après 11/99	Av 11/99	Après 11/99	Av 11/99	Après 11/99	Av 11/99	Après 11/99
RN-DE	10	13	11	14	9	9	5	5
DE-RN	9	12	9	12	6	6	3	3
<b>Variation</b>	<b>+32%</b>		<b>+37%</b>		<b>0%</b>		<b>0%</b>	

Cette refonte entraîne alors des retombées positives pour la Région :

- en terme de fréquentation : la croissance, qui se concentre sur les heures creuses, est de 6,8% entre 1999 et 2000 (la moyenne du réseau n'est que de 3%), ce qui est relativement faible rapporté à l'évolution de l'offre (+33% au total en semaine),
- en terme de coût : si les charges relèvent d'un conventionnement à la marge (la Région n'est pas encore AO et finance sans compensation toute modification prise à son initiative), ces dernières sont finalement intégrées dans la dotation de l'Etat basée sur les dessertes de 2000. Trois millions de francs annuels viennent alors compléter la dotation de l'Etat.

Toutefois, les limites de cette refonte apparaissent rapidement : les nouveaux horaires, établis par la SNCF et suivis d'une faible expertise de la Région, sont pour la plupart mal positionnés. Les intervalles se réduisent en heures creuses (Ex : départ Rouen à 14h00, puis 14h50), et sont au contraire plus importants en heures de pointe (Ex : départ de Dieppe à 6h40 puis à 7h55).

➤ La refonte de décembre 2002

Les objectifs de la refonte visent à :

• **Améliorer la capacité et combler les lacunes en heures de pointe (HP) :**

Victime de son succès, l'axe Rouen / Dieppe nécessite une amélioration de la desserte en heure de pointe pour répondre aux problèmes de surcharge.

Les périodes qui sont concernées sont :

- les heures de **pointe matin de Dieppe vers Rouen** (trains de **6h40, 7h55 et 8h39**). L'absence de train entre 6h40 et 7h55 est en effet très critiquée,
- le train de **17h46 de Dieppe vers Rouen**,
- et, en toute logique, les flux retour, soit les **heures de pointe soir de Rouen vers Dieppe (16h44, 17h17 et 18h19)** ;

• **Améliorer la facilité d'utilisation :**

L'objectif affiché est ici d'engendrer une desserte plus compréhensible, traduite dans les faits par la recherche d'un rythme horaire plus régulier et d'une plus grande cohérence dans les politiques d'arrêts ;

<sup>10</sup> L'aller-retour quotidien GL est ici comptabilisé, compte tenu du fait qu'il sera substitué par l'activité TER dès 2002.

• **Rechercher un rapport « rapidité / desserte de gares intermédiaires » :**

Il s'agit de trouver le meilleur compromis entre une desserte rapide, fonctionnelle et concurrentielle à la voiture particulière (dessertes interville Rouen / Dieppe), tout en assurant un service minimum des zones les moins denses (rôle « d'aménagement du territoire »). Les contraintes techniques et financières ainsi que la contradiction de ces deux objectifs rendent l'exercice difficile ;

• **Enfin, répondre aux demandes des voyageurs en termes de correspondances :**

Il s'agit d'assurer les correspondances avec le TGV Méditerranée et améliorer les correspondances vers Paris, ces dernières faisant l'objet d'une demande forte de l'association locale d'usagers afin que soit compensée la suppression du GL.

Dans les faits, les trains pré-existants sont repositionnés dans le but de densifier les dessertes en HP. Certains trains, positionnés jusque là en HC, se rapprochent des période de grande affluence, ou alors basculent directement en HP.

En outre, deux allers-retours (AR) supplémentaires sont créés, et un AR se substitue à la dernière desserte GL de la semaine (toujours en exploitation le week-end) :

- 7h45, 18h05 (et 12h10 pour la substitution GL) de Rouen vers Dieppe,
- 7h14, 18h53 (et 16h05 pour la substitution GL) de Dieppe vers Rouen.

La volonté de la Région à conforter la dynamique dont fait preuve la fréquentation sur cet axe est évident :

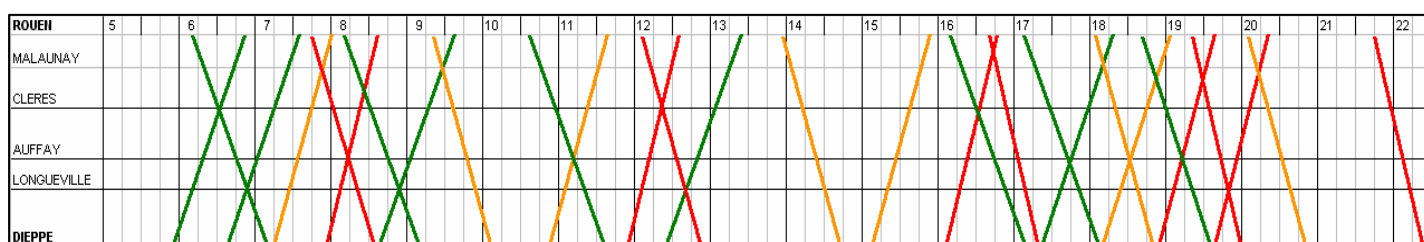
- Cette refonte intervient seulement 3 ans après la précédente,
- Les infrastructures connaissent entre temps une première phase de modernisation.

Refonte de l'offre Rouen / Dieppe de décembre 2002<sup>11</sup>

	Lundi à Jeudi		Vendredi		Samedi		Dimanche	
	Av 12/02	Après 12/02	Av 12/02	Après 12/02	Av 12/02	Après 12/02	Av 12/02	Après 12/02
RN-DE	13	15	14	16	9	9	5	5
DE-RN	12	14	12	14	6	6	3	3
<b>Variation</b>	<b>+16%</b>		<b>+15%</b>		<b>0%</b>		<b>0%</b>	

L'offre connaît donc une **évolution globale (hors week-end) de 15,8%**. Comme l'illustre dans un premier temps le graphique ci-dessous, les dessertes s'étalent tout au long de la journée sur un axe qui pourtant est rythmé par des flux massifs en HP.

Graphique de circulation d'un jour de semaine Rouen / Dieppe



- Desserte interville
- Desserte semi-directe
- Maillage régional

Alors que les enjeux sont importants (pression de la demande), les impacts kilométriques et financiers restent modérés. L'impact kilométrique (année pleine) de la création de 3 allers/retours supplémentaires quotidiens du lundi au vendredi sur Rouen / ~~Dieppe~~ s'élève à **78 624 TKM**, soit + **3%** pour l'année 2002. Substitution GL comprise, ce taux passe à **117 936 TKM**, soit +**4,5%**.

Quant aux charges induites (année pleine) elles s'élèvent à **604 000€**. La Substitution GL, après accord Région-SNCF, restant à charge de la SNCF.

Il est ici impossible de calculer l'augmentation des charges entre 2002 et 2001 puisque en 2001 la Région n'est pas Autorité Organisatrice. En 2002 cependant, ces nouvelles charges représentent 1,4% du total (année pleine). Le coût de la desserte supplémentaire s'élève alors à 7,7€/ km.

#### ➤ Les limites de la refonte 2002

- **La situation de surcharge des trains, notamment aux heures de pointe, a été améliorée mais n'est pas complètement résolue.** (Cf. chapitre Demande)

- **La lisibilité des horaires reste relative.**

Si la desserte ponctue l'ensemble de la journée, elle n'en reste pas moins irrégulière. Des contraintes techniques empêchent une meilleure organisation des dessertes (voie unique, croisements, saturation du tronçon commun Rouen/Malaunay, etc.) :

- un creux d'offre entre 9h00 et 11h00, mais surtout entre 13h00 et 16h00 est maintenu, malgré la refonte ;
- les intervalles de départ (et par conséquent d'arrivée) sont irréguliers, surtout pour les flux en direction de Dieppe. Pour exemple, de Rouen vers Dieppe un train part à chaque heure entre 6h00 et 9h00. Pourtant, 1h35 séparent les deux premiers départs, alors que seulement 25 minutes séparent le second du troisième, et 1h12 le troisième du quatrième ;
- si les politiques d'arrêts sont mieux définies, elles ne sont pas systématiquement respectées (variations des arrêts desservis pour une même mission).

- **Le compromis entre rapidité et desserte intermédiaire n'est pas toujours optimisé, mais la desserte s'étoffe.**

Une mauvaise répartition des missions altère parfois leur complémentarité et leur efficacité.

C'est par exemple le cas de la desserte en période de mi-journée (11h30-13h30), de Rouen vers Dieppe. Desservie seulement par une liaison directe (12h10), une mission de maillage régional aurait pu prendre le relais dans les gares secondaires. Or, elle se situe soit trop tôt (10h34) soit trop tard (16h10). Les intervalles qui les séparent n'optimisent pas la complémentarité.

Ce compromis s'est dans d'autre cas avéré mieux optimisé. En heure de pointe matin (6h00-8h30), de Rouen vers Dieppe, la création d'une liaison intervalle (7h45) a permis au départ suivant (8h10) de passer d'une mission semi-directe à maillage. Ainsi, les gares secondaires ne sont plus dans l'obligation d'emprunter le maillage de 6h09, jusqu'ici seul moyen de se rendre à Dieppe en heure de pointe.

En règle générale donc, l'augmentation des liaisons rapides (création de deux trains intervalles et deux autres semi-directs) ont en contrepartie engendré pour les trains pré-existants des arrêts plus fréquents dans les gares intermédiaires (Saint Aubin-sur-Scie, Auffay et Montville).

**• Les correspondances des trains Rouen / Dieppe avec ceux de Rouen / Paris sont globalement assurée en semaine.**

En résumé de ce paragraphe, si des améliorations restent à apporter à la desserte de l'axe, l'effort consenti par la Région depuis 6 ans est considérable, tant au niveau quantitatif que qualitatif

- les deux refontes comptabilisent la mise en place de 6 AR supplémentaires (y compris substitution GL),
- parallèlement, le positionnement horaire des trains pré-existants font l'objet d'une attention particulière, notamment lors de la refonte de 2002.

### **2.1.3) Matériel roulant**

Outre les efforts consentis sur l'offre, la diffusion d'une image plus moderne et compétitive des transports a été menée.

A l'origine, le matériel circulant sur la ligne est ancien et vétuste. Il s'agit pour l'essentiel de X4750 et X4900.





*X4750*



*X4900*

Puis, la politique de modernisation du réseau régional engagée par la Région dès 1999 se concrétise par la rénovation du matériel le matériel roulant et l'introduction progressive entre 2002 et 2003 de dix X73500, matériel de dernière génération.

Pourtant, ces nouveaux autorails s'avèrent inadaptés aux besoins de la ligne, puisque trop petits. De fait, les X73500 circulent le plus souvent en « UM3 », soit au maximum de leur capacité. Suffisent alors des problèmes de disponibilité de matériel (assez fréquent avec les X73500) pour que des situations de surcharges soient occasionnées.

En 2004, les X73500 sont alors remplacés en partie par des X4900 modernisées (13 à terme le seront, affectés sur les axes Rouen / Dieppe et Rouen / Caen).



*X73500*



*X4900 modernisé*

Enfin, 2 Autorails Grande Capacité (AGC) sur les 4 commandés par la Région dès 1999 seront mis en exploitation sur la ligne en 2005. Plus grands ils sont mieux adaptés à la demande et contribuent à la modernisation de l'image de la desserte.



AGC

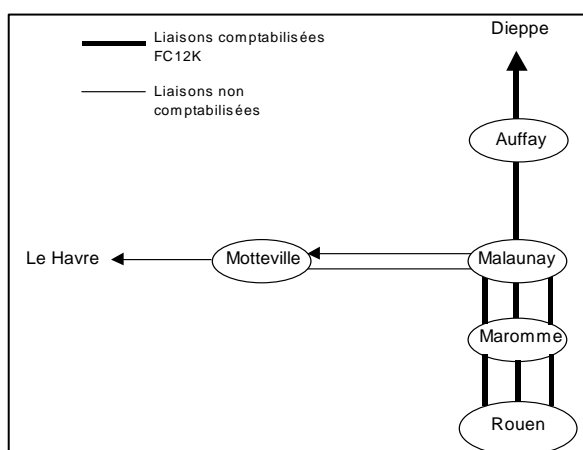
## 2.2) Caractéristiques de la demande

### 2.2.1) Rappels méthodologiques

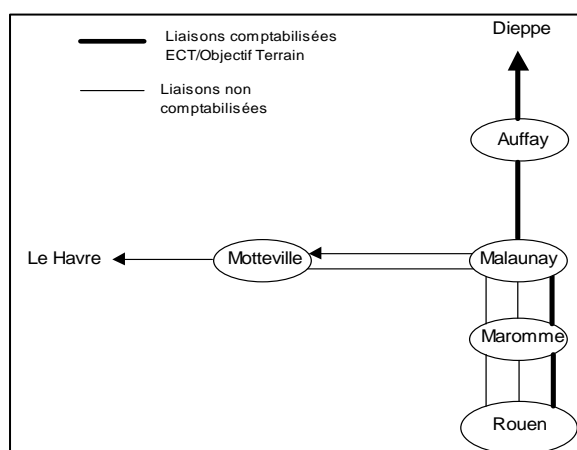
Deux sources permettent de mesurer la fréquentation d'un axe :

- le système comptable SNCF FC12K, sur la base des produits du compte global TER, soit à partir des titres vendus ;
- les comptages réalisés par les agents SNCF (comptages « ECT » de Normandie), et plus récemment par des prestataires extérieurs mandatés conjointement par la Région et la SNCF (enquêtes « Objectif Terrain »).

#### Source de comptage FC12K



#### Source de comptage ECT/Objectif Terrain



La première source de données ne comptabilise pas certains déplacements comme la fraude et la gratuité. Par contre, les résultats de fréquentation du tronçon Rouen / Dieppe

représentent l'ensemble des liaisons l'empruntant, que se soit sur tout ou partie seulement de son périmètre (notamment Rouen / Le Havre).

A l'inverse, les résultats issus de la seconde source de comptages, prennent en considération l'ensemble des usagers embarqués à l'intérieur d'un train (fraude et gratuité comprise), mais uniquement sur les liaisons Rouen / Dieppe.

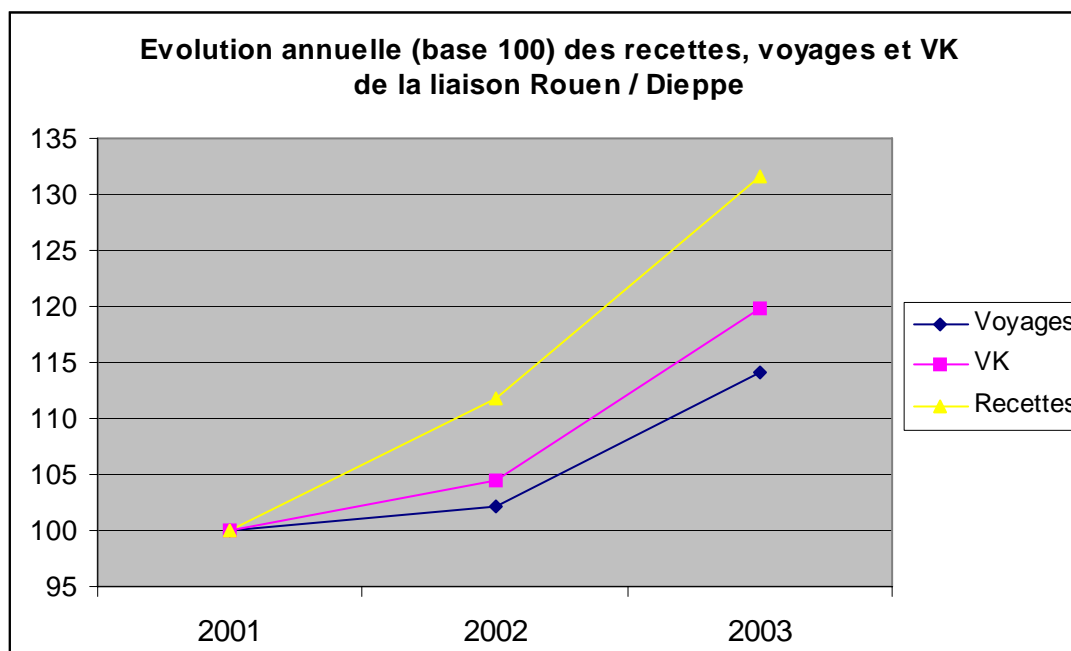
Au final, les résultats FC12K seront supérieur d'environ 8% aux comptages « Objectif Terrain » : le nombre d'usagers voyageant entre Rouen et Malaunay, en direction du Havre, est supérieur aux usagers ne possédant pas un titre de transport sur les liaisons Rouen / Dieppe.

Bien que la base des comptages ne coïncide pas tout à fait, les deux sources s'avèrent être complémentaires. La première informe quant aux recettes, voyageurs-kilomètres (évolution des distances parcourues), et permet une visualisation rapide du contexte général. Une analyse plus fine et détaillée des comportements des usagers (évolution des horaires de départ ou d'arrivée, etc.) est induite grâce à la seconde source. C'est pourquoi nous choisirons d'analyser ces différents résultats dans cet ordre.

### **2.2.2) Demande globale : tableaux de bord 2001-2003 du tronçon Rouen / Dieppe (système FC12K)**

#### **a) Evolution annuelle (base 100 en 2001)**

- ♦ La tendance générale de l'évolution des voyages, VK et recettes s'avère positive.



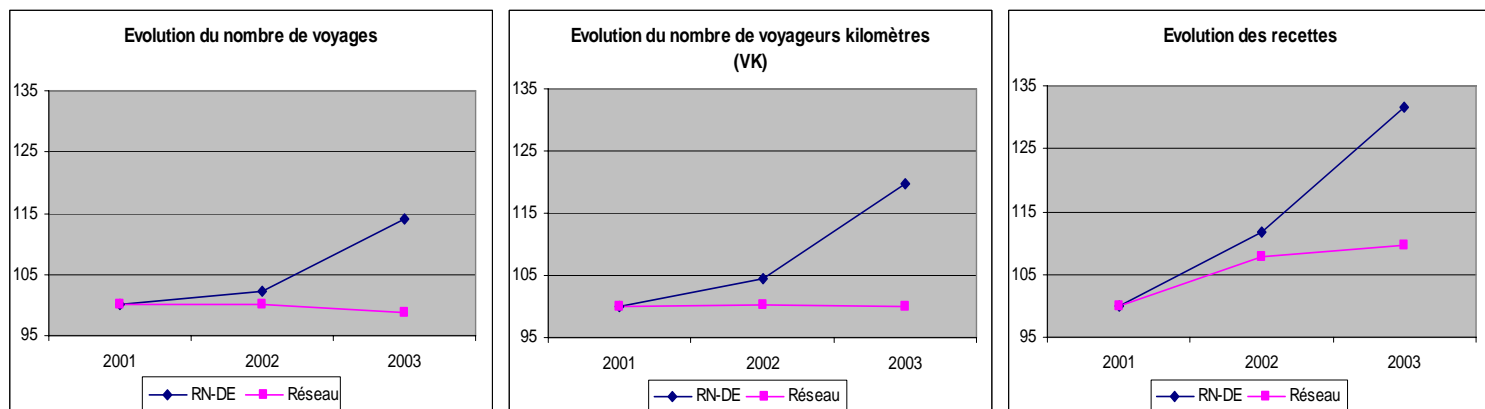
⇒ une croissance incontestable caractérise le tronçon Rouen / Dieppe, avec une forte accélération des résultats en 2003. Ce sont les recettes et les VK qui ont augmenté le plus rapidement ;

⇒ la supériorité du nombre de kilomètres parcourus face à l'évolution des voyages traduit une croissance des trajets de plus longue distance, soit entre Rouen et Dieppe ;

⇒ trois facteurs peuvent alors expliquer la croissance des recettes :

- l'augmentation du nombre de voyages et par conséquent de vente de titre,
- l'augmentation des tarifs (de 1,9 à 2,5% par an),
- et l'augmentation des trajets de longue distance, donc des trajets facturés aux usagers plus chers.

♦ Comparée au réseau TER, la dynamique des résultats précédents se confirme. Ils sont systématiquement supérieurs à ceux du réseau (de 15 à 22 points d'écart en 2003) :



Bien que le réseau global pâtisse des **grèves nationales** de mai-juin 2003, leur **influence sur le tronçon Rouen / Dieppe y est beaucoup moins sensible**. La fréquentation du tronçon progresse ainsi de **15%** alors que la fréquentation globale du réseau observe un recul de **-1%**.

Le tableau suivant analyse l'impact des recettes de l'axe Rouen / Dieppe, et relève de ce fait leur importance sur l'évolution générale du réseau. Il s'avère que sans cet axe, les recettes (qui croient de 0,5% en 2003) observeraient une diminution de -2,5%.

	Axe	Réseau	Réseau hors axe
Recettes 2002	2 427 093	15 117 000	12 686 907
Recettes 2002 valeur 2003*	2 473 208	15 404 223	12 931 015
Recettes 2003	2 861 001	15 475 000	12 613 999
Evolution 2003/2002	15,7%	0,5%	-2,5%
Correction effet réseau	2 412 575		
Evolution axe	18,6%		
Estimation recettes 1 <sup>ère</sup> année	448 426		

\* hausse tarifaire 1,90%

Ainsi, après avoir réévalué les recettes 2002 en valeur 2003 (intégration de la hausse tarifaire intervenue le 1<sup>er</sup>/08/2002), l'évolution « réelle » reste tout de même élevée : +15,7% (contre 18% la hausse tarifaire incluse).

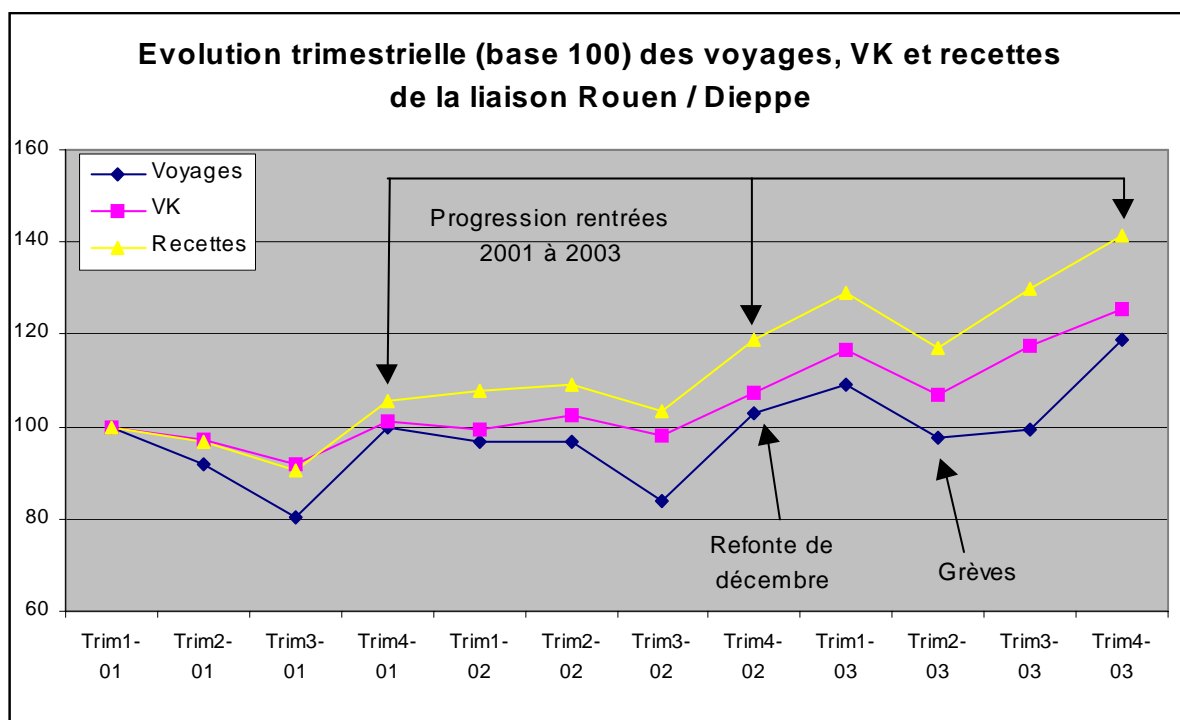
Si l'axe Rouen / Dieppe avait suivi la tendance globale du réseau, c'est à dire une baisse de 2,5%, les recettes de 2003 se seraient élevées à 2 412 575€(correction effet réseau). Si bien que l'effet réseau intégré à l'évolution 2002/2003, le taux passe alors à 18,6% (évolution entre 2 412 575€et 2 861 001€).

Le R/D de l'axe atteint un niveau proche de 50%, ce qui est relativement exceptionnel.

## b) Détail trimestriel

Si une représentation annuelle permet de faire ressortir la tendance générale de l'activité d'un tronçon, et donc de « lisser » les résultats obtenus, une représentation trimestrielle permet quant à elle une meilleure lisibilité des phénomènes ponctuels.

Le graphique suivant représente dans le détail les résultats étudiés précédemment. Sur une année, il semble que les rythmes trimestriels soient assez hétérogènes.



⇒ La refonte de la desserte de Dieppe dès décembre 2002 contribue incontestablement pour l'année suivante à l'évolution positive de la fréquentation, et ce malgré les grèves nationales de juin 2003 accentuant le « creux » de l'été ;

⇒ la progression des trajets de longue distance (donc du VK) illustre l'intérêt et la nécessité d'une offre adaptée aux flux allant de Rouen à Dieppe, mais aussi de Rouen à Auffay ;

⇒ le rajout de liaisons « interville » (et donc plus rapides) aux heures de pointe a sans doute contribué à attirer de nouveaux usagers sur ces flux Rouen / Dieppe. Dès lors, le phénomène d'augmentation des trajets de longue distance évoqué précédemment s'explique.

### **2.2.3) Analyse détaillée de la liaison Rouen / Dieppe : Comptages ECT/Objectif Terrain**

Les résultats issus des comptages ECT et « Objectif Terrain » permettent d'analyser la fréquentation réelle de la liaison, sans interférence avec les voyages de la ligne Rouen / Le Havre.

L'avantage de cette analyse est le détail par trains, par sens ou encore par horaires.

Aussi, une comparaison du nombre moyen de voyageur montés dans les trains a été effectuée. Cette comparaison se base sur l'enquête ECT du mois de mars 2002 (soit avant restructuration), sur l'enquête ECT du mois de mars 2003 et sur l'enquête « Objectif Terrain » du mois de novembre 2003 (soit après restructuration).

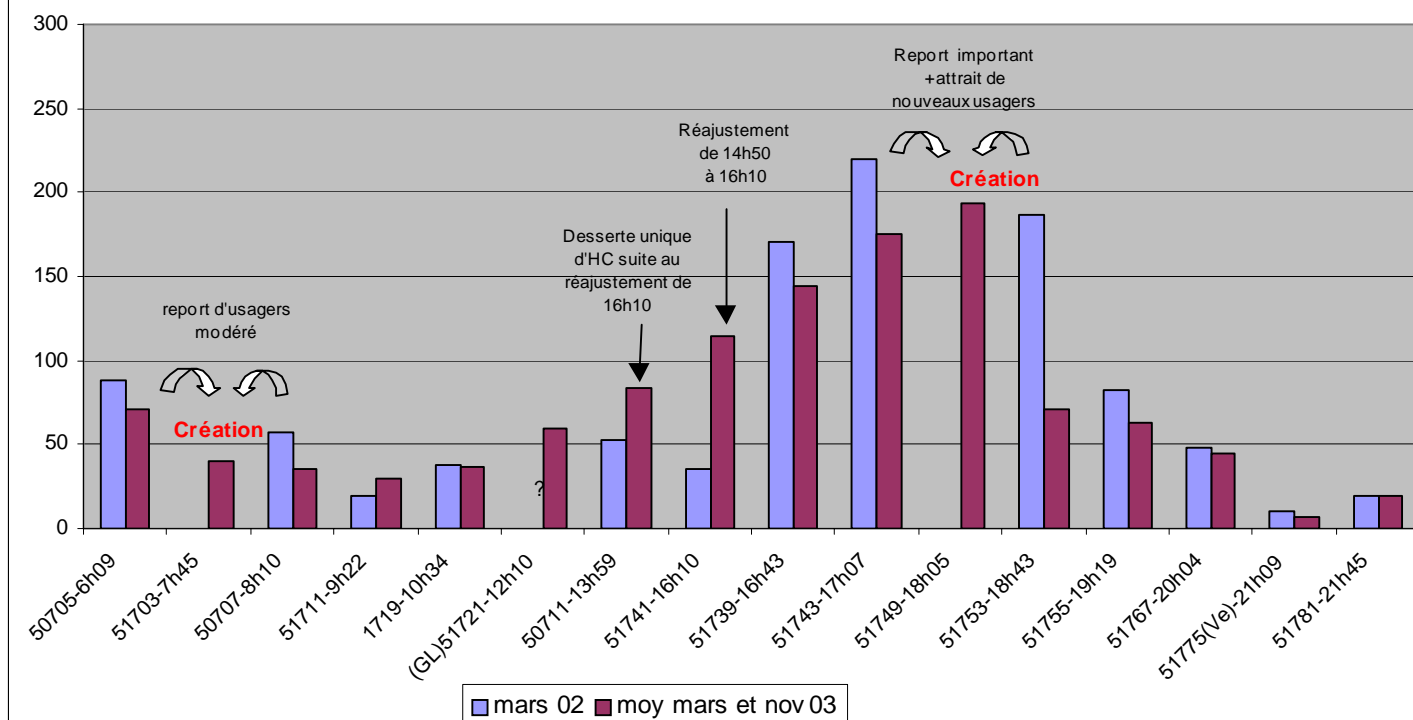
Une moyenne des résultats de mars et novembre 2003 a semblé plus pertinente afin d'atténuer les pratiques induites de l'« effet nouveauté » de la desserte.

L'objectif recherché avec cette comparaison est alors de voir l'impact des nouvelles créations et modifications de dessertes existantes (réajustements d'horaire et/ou changement de mission) sur la fréquentation globale et les pratiques des usagers.

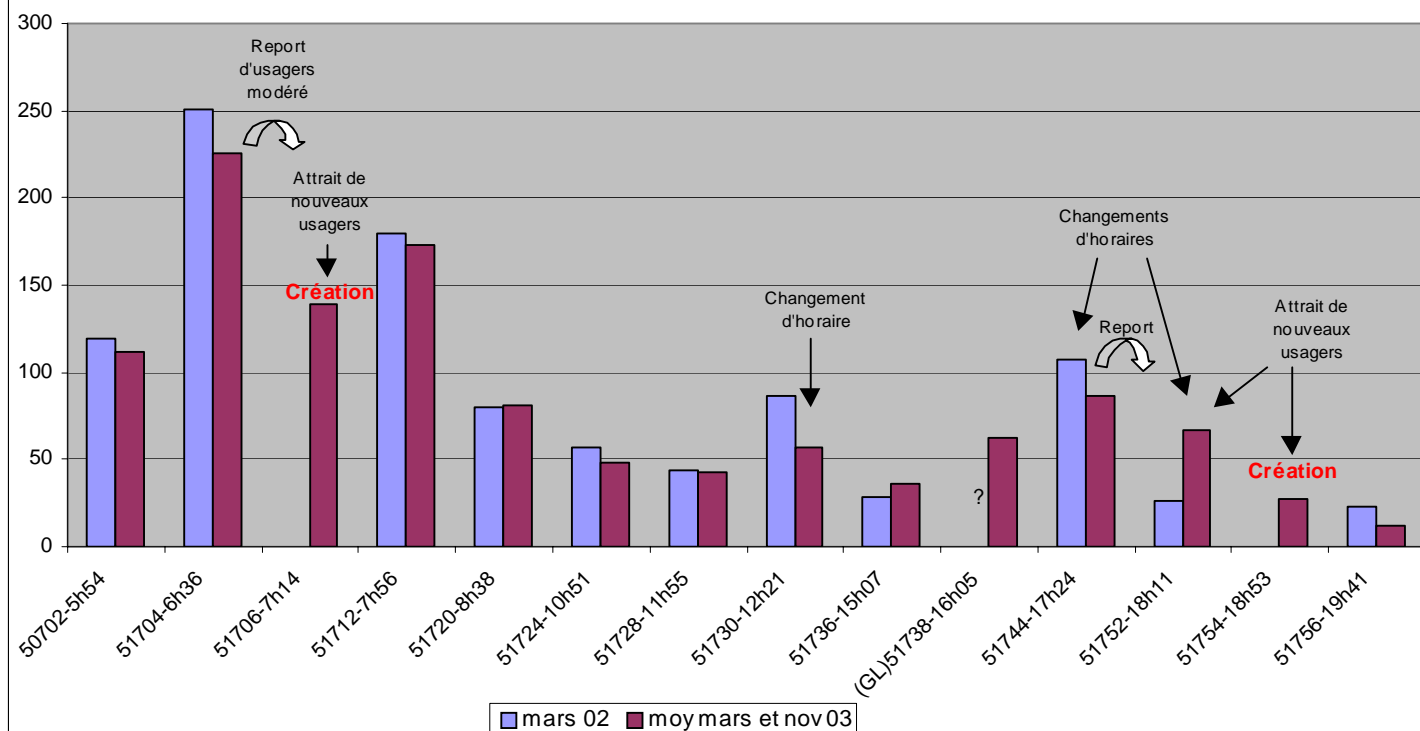
Les graphiques suivants représentent le nombre moyen de voyageurs par train, issu d'une moyenne de 5 jours consécutifs (semaine type hors week-end).

*Remarque ! Le train n°851775 ne circule que le vendredi.*

**Evolution du nombre moyen de voyageurs montés  
L à V - Rouen vers Dieppe**



**Evolution du nombre moyen de voyageurs montés  
L à V - Dieppe vers Rouen**



### a) Détails par plages horaires

Une analyse par tranches horaires semble intéressante afin de mettre en exergue différents comportements. Ceux-ci s'expliquent notamment par des motifs et caractéristiques de déplacements divergents selon les périodes de la journée.

Ainsi, aux heures de pointe correspondent des déplacements plutôt contraints (domicile – travail/études), aux heures creuses des déplacements plus souples en terme d'horaires.

Créations et modifications<sup>12</sup> de décembre 2002 par tranches horaires détaillées  
(heures indiquées : heures de départ des trains. Entre parenthèses : horaires avant refonte)

	Heures	5h 7h	7h 9h	9h 11h30	11h30 13h30	13h30 16h	16h 19h	19h 22h
	Nature	Heures creuses matin	Pointe matin	Heures creuses matinée	Demi pointe midi	Heures creuses ap-midi	Pointe soir	Heures creuses soir
<b>RN/DE</b>	Créations		7h45				18h05	
	Modifications		8h10(8h53)				16h10(14h50) 18h43(18h19)	21h45(20h45)
<b>DE/RN</b>	Créations		7h14				18h53	
	Modifications		8h38(8h58)		12h21(13h)		17h24(17h54) 18h11(17h40)	

*Remarque ! Le train n°51741 a subi une modification d'horaire importante, puisque son départ à 14h50 a été retardé de une heure et vingt minute, soit à 16h10. Par là même, la nature de cette desserte change : d'heures creuses elle devient heure de pointe. Afin de retranscrire l'évolution de la fréquentation de la façon la plus juste possible, la fréquentation relevée en mars 2002 sera alors comptabilisée en période d'heures creuses, et celle de mars 2003 en pointe soir. L'effet sera alors une diminution de la fréquentation en heures creuses, et une augmentation en pointe soir.*

Le tableau suivant résume l'évolution en valeurs relative (%) et absolue de la fréquentation et de l'offre. Il conviendra d'être prudent quant à l'interprétation des pourcentages car ils se basent sur des valeurs très hétérogènes (Exemple : échantillonnages très bas pour la tranche 19-22h).

Evolutions quotidiennes de l'offre et de la fréquentation selon les sens de circulation et créneaux horaires

		5-9h		9-11h30		11h30-13h30		13h30-16h		16-19h		19-22h		Total	
		Relative	Absolue	Relative	Absolue	Relative	Absolue	Relative	Absolue	Relative	Absolue	Relative	Absolue	Relative	Absolue
<b>RN-DE</b>	Var° offre	25%	1	0%	0	0%	0	0%	0	33%	1	0%	0	16,5%	2
	Var° fréq°	1%	2	15%	9	-	-	-5%	-4	22%	123	-15%	-24	10%	105
<b>DE-RN</b>	Var° offre	50%	1	0%	0	0%	0	0%	0	33%	1	0%	0	15%	2
	Var° fréq°	16%	101	-14%	-8	-24%	-30	30%	8	36%	48	-48%	-11	11%	108

<sup>12</sup> Il s'agira de modifications majeures (plus de quinze minutes environ), de changement de mission, ayant des répercussions plus ou moins fortes sur la fréquentation.



## ➤ De Rouen vers Dieppe :

### ⇒ Pointe matin (5-9h) :

- La création du train de 7h45 a moins eu pour effet un accroissement des usagers que leur étalement sur la pointe matin.

### ⇒ Heures creuses milieu de matinée (9-11h30) :

- Aucun changement notable n'intervient sur cette plage horaire ;
- L'augmentation de fréquentation est à relativiser compte tenu du faible degré de représentativité de cette horaire.

### ⇒ Demi-pointe midi (11h30-13h30) :

- Seul le train de substitution GL circule sur ce créneau horaire. L'absence de données avant décembre 2002 ne permet pas d'établir une éventuelle évolution de la fréquentation.

### ⇒ Heures creuses après-midi (13h30-16h) :

- Suite au recalage du train n° 51741 en période de pointe après-midi, seul le train de 13h59 dessert ce créneau horaire ;
- La baisse de fréquentation de cette période est à relativiser. En effet, comme précisé en remarques, seule la fréquentation de mars 2002 du train n°51741 est comptabilisée ;
- L'augmentation de la fréquentation du train de 13h59 peut alors être attribuée à la seule possibilité des usagers souhaitant se déplacer entre 13h30 et 16h00 d'emprunter ce train.

### ⇒ Pointe soir (16-19h) :

- L'augmentation qui caractérise cette période est en valeur absolue la plus importante. Précisons que cette croissance est surévaluée compte tenu du recalage du train n°51741 à 16h10. Sans ce train, la fréquentation augmente beaucoup plus modérément ;
- Cependant, la création d'un train supplémentaire semble répondre ici à une forte demande, puisque cette desserte enregistre le plus fort taux de fréquentation ;
- Attrait de nouveaux usagers et étalement de la fréquentation caractérisent conjointement la période de pointe soir.

### ⇒ Heures creuses soir (19-22h) :

- La baisse de la fréquentation est sans doute due à un report de certains usagers sur le train précédent (18h43), retardé de 25 minutes lors de la restructuration de décembre 2002.

De façon générale, on peut dire que :

- ❶ Avec en moyenne **105 usagers supplémentaires** par jour (hors week-end), la fréquentation connaît une **croissance significative** (pour comparaison : 89 usagers supplémentaires sur la liaison Rouen / Elbeuf-Saint-Aubin après restructuration) ;

- ② La **concentration des flux aux heures de pointe** se renforce, en particulier avec la création du train de 18h05 ;
- ③ Outre la création de deux trains en pointe, la croissance des flux en pointe et la stagnation, voire la diminution de ceux en heures creuses sont en partie les **conséquences de deux modifications horaires** :
  - le recalage du train n°51741 à 16h10, anciennement à 14h50. Ainsi, les **heures creuses après-midi perdent une liaison au profit des heures de pointe** du soir,
  - le recalage du train n°51753 à 18h43, anciennement à 18h18. Ce recul a été rendu possible par l'insertion du train supplémentaire de 18h05. Situé en extrémité d'heure de pointe, cette offre est une **réponse aux usagers qui finissent après 18h00 et qui, avant décembre 2002, devaient attendre le train de 19h19** (soit heures creuses soir) ;
- ④ La refonte de l'offre a entraîné en quelque sorte une **refonte des déplacements**. Bien que 105 usagers supplémentaires soient au final comptabilisés, les mouvements qui sous tendent ce résultat relèvent simultanément de **pertes et de gains très importants selon les trains**. C'est le cas par exemple du train créé à 18h05 et qui comptabilise dès la première année 194 individus, alors que le suivant (18h43) passe de 187 à 72 usagers !  
Ces mouvements ne signifient en rien des changements de pratiques (on peut penser que les individus ont toujours les mêmes horaires de travail ou de cours). La refonte a abouti à des situations nouvelles pour lesquelles les déplacements des individus s'en sont vus modifiés (plus ou moins de temps d'attente notamment).

## ➤ De Dieppe vers Rouen :

### ⇒ Pointe matin (5-9h) :

- L'augmentation qui caractérise cette période est en valeur absolue la plus importante ;
- Un léger étalement de la fréquentation est largement compensé par l'attrait de nouveaux usagers.

### ⇒ Heures creuses milieu de matinée (9-11h30) :

- Il s'agit de la seule possibilité pour les usagers de se déplacer durant cette période de la journée, épargnée par les restructurations ;
- Aucun changement notable n'intervient alors sur cette plage horaire.

### ⇒ Demi-pointe midi (11h30-13h30) :

- La diminution de fréquentation causée par l'avancée du train de 39 minutes est à relativiser : il a depuis septembre 2003 été rétabli à 13h01 le mercredi. Emprunté essentiellement par les scolaires, ces derniers n'avaient en effet plus le temps de parvenir à la gare à 12h21.

### ⇒ Heures creuses après-midi (13h30-16h) :

- La situation est semblable à la période creuse du matin : il s'agit de la seule possibilité pour les usagers de se déplacer durant cette période de la journée, épargnée par les restructurations ;
- Aucun changement notable n'intervient alors sur cette plage horaire.

⇒ **Pointe soir (16-19h) :**

- L'avancée de 24 minutes du train précédent a sans doute favorisé le retour des usagers finissant leur journée autour de 17h30 ;
- Un temps de trajet amélioré, situé peu après 18h00, la mise en exploitation du nouveau matériel (73500) peuvent être d'autres explications quant au regain d'intérêt que connaît le train de 18h11.

⇒ **Heures creuses soir (19-22h) :**

- La baisse de fréquentation est sans doute la conséquence du report de la fréquentation sur la création de 18h53.
- Le degré de représentativité est à relativiser, compte tenu de la faiblesse de l'échantillonnage. De plus, effectués mars et novembre, soit en période hivernale, on peut penser que la dynamique soit plus importante en été.

De façon générale, on peut dire que :

- ❶ Avec en moyenne **108 usagers supplémentaires** par jour (hors week-end), la fréquentation connaît une **croissance significative du même ordre que le sens inverse**.
- ❷ Encore plus que pour le sens inverse, les périodes de pointe (matin soir) connaissent une croissance de la fréquentation, alors que les période d'heures creuses observent un léger recul du nombre moyen de voyageurs. La **concentration des flux aux heures de pointe** se renforce.
- ❸ Dans le détail, l'attrait de nouveaux usagers se concentre pour l'essentiel durant la période de pointe du matin. Mais **le report des « anciens » usagers sur le train créé à 7h14 reste faible**. Précisons en effet que les arrivées des trains sur cette période ont pour mission d'offrir une arrivée aux étudiants et actifs qui commencent leur journée à 8h00, 8h30 et 9h00. Compte tenu de la rigidité des horaires du matin, le report de la fréquentation d'un train à l'autre s'avère difficile (sauf pour les actifs bénéficiant « d'horaires modulables »).
- ❹ **Les gains et les pertes par train** qui sous tendent le résultat de 108 usagers supplémentaires sont **nettement moins marqués pour le sens inverse**. Aucun train ne connaît par exemple de chute vertigineuse de sa fréquentation. Seul le train créé à 7h14 enregistre un gain de fréquentation conséquent. **Ce dernier porte en effet la majeure partie des évolutions de fréquentation**.  
A l'inverse du sens Rouen / Dieppe, la refonte n'a pas entraînée un réajustement conséquent des déplacements.

Tout sens confondu, les principales caractéristiques des trains issus des enquêtes Objectifs Terrain font ressortir que :

- en période de pointe transitent essentiellement des actifs et étudiants qui se rendent/reviennent de leur lieu de travail, alors que des motifs comme « affaires personnelles » ou « loisirs » sont prépondérantes en heures creuses. Il convient de noter tout de même l'importance des flux étudiants en heures creuses, compte tenu de la variabilité des horaires de cours ainsi que l'importance des retours au domicile en milieu de journée ;
- Une mauvaise coordination entre horaires de trains et de début de journée (travail mais essentiellement études) engendre un laps de temps important entre l'arrivée/le départ et le début/la fin des cours ou du travail. Le train n°50703 desservant Dieppe à 7h09 illustre particulièrement ce phénomène : parmi les usagers qui arrivent à cette heure ci, 84% débutent entre 8h00 et 8h30 ;

#### **b) Les problèmes de surcharge après restructuration**

L'analyse de la demande a montré que certain train connaissent des taux de fréquentation très élevés. Les taux d'occupation<sup>13</sup> après refonte 2002 (comptages ECT mars 2003, puis comptages « Objectif Terrain » novembre 2003) ont alors été analysés afin de voir si les problèmes de capacité observés avant restructuration (Cf. paragraphe 2.1.2b « la refonte de 2002 ») ont été résolus. Il en ressort que ces problèmes de surcharge persistent, en particulier pour les trains suivants :

---

<sup>13</sup> Le taux d'occupation est l'occupation maximum atteinte lors du trajet rapportée au nombre de places disponibles. Supérieur à 1, le taux signifie que le nombre d'usagers à bord excède le nombre de places disponibles.

Remarque : entre parenthèses sont précisés les jours concernés par les problèmes de surcharge durant la semaine d'enquête.

	N°	Horaires	Taux d'occupation		Remarques
			03/2003	11/2003	
DE ↓ RN	50702	5h54-6h53	Ma : 1,39	0,74	Augmentation des places offertes entre mars et novembre. Ce train s'avère toutefois stratégique pour répondre aux déplacements vers Paris (correspondance 7h11)
	51704	6h39-7h33	Lu: 0,91 Ma: 0,86 Je: 0,99	1,06 1,15 1,12	Malgré la création d'un train à 7h14, le report d'usagers n'est pas assez significatif pour que la capacité offerte soit suffisante à terme
	51706 (Création)	7h14-8h01	Lu: 0,49	1,27	Période d'affluence, la pointe du lundi matin dépasse largement l'offre de places offertes
	51712	7h56-8h36	Ma: 0,85 Me: 0,35 Je: 0,55	1,09 1,01 1,65	Malgré la création du train 51706, le report d'usager est très faible et ne justifiait pas une baisse du nombre de place en novembre
	51752	18h11-19h03	Ve: 1,19	0,88	La création d'un train à 18h53 a permis un étalement de la fréquentation sur le long terme
RN ↓ DE	50707	8h08-9h08	Lu: 1,05	0,80	L'augmentation de la capacité le lundi s'avère être une solution
	51739	16h43-17h21	Ma: 0,53 Je: 0,59	1,11 1,0	La réduction de la capacité entre mars et novembre : surcharge, malgré un report d'usagers vers le train précédent (16h10)
	51741	16h10-17h08	Ve: 0,52	1,58	Réduction du nombre de places entre mars et novembre
	51743	17h08-18h07	Lu: 1,51 Ve: 0,83	1,06 1,3	Réduction des places entre mars et novembre. Le report d'usagers sur le train de 18h05 est insuffisant en période d'affluence
	51749 (Création)	18h05-18h50	Lu : 1,44 Ma : 1,20 Je : 1,36 Ve : 1,15	0,84 0,83 0,78 0,93	L'augmentation de places offertes entre mars et novembre a permis de palier aux surcharges quasi quotidiennes pour ce train

De façon globale...

- l'attrait de nouveaux usagers (renforcement de la desserte) associé à la baisse de capacité des nouveaux matériels (X73500) maintient un problème de surcharge sensiblement le même ;
- La mauvaise anticipation des flux des lundi matin vers Rouen et vendredi après-midi vers Dieppe entraîne une récurrence des problèmes de surcharge lors de ces périodes particulières ;

Dans le détail...

- HP matin de Dieppe vers Rouen : **persistance des problèmes de surcharges, malgré la mise en place d'un service supplémentaire à 7h14**. Effets cumulés d'attrait de nouveaux usagers et d'un faible étalement des anciens ;
- HP soir de Dieppe vers Rouen : **surcharge reportée du train de 17h24** (avancé de 24 minutes suite à la restructuration) **au suivant, à 18h11** (avancé de 23 minutes) ;
- HP soir de Rouen vers Dieppe : **persistance des problèmes de surcharges**, malgré la mise en place de deux trains supplémentaires. Attrait de nouveaux usagers insuffisamment anticipé.

### **c) Détails par sens**

Les résultats de comptages étudiés précédemment font alors apparaître que :

#### ➤ Tous sens confondus...

- Une augmentation globale (jours et sens confondus) de **15,8%** de l'offre a entraînée une progression de **10%** de la fréquentation (hors GL) entre 2002 et 2003. La substitution de GL incluse (1 AR par jour), l'augmentation de fréquentation passe alors à 15,9%. Mais ce résultat ne traduit pas véritablement le taux de nouveaux usagers sur la ligne ;
- Le nombre de voyageurs / jour (moyenne du lundi au vendredi) passe alors **de 2 029 à 2 240 (2 362 substitution GL incluse)** ;

#### ➤ Selon les périodes de la journée (hors GL)...

- La création de dessertes en **heures de pointe** (matin 5-9h et soir 16-19h) engendre globalement pour l'ensemble de ces plages horaires une progression de la fréquentation de **+15,5%** pour +33% d'offre ;
- Tandis qu'en **heures creuses** (9-16h et 19-22h), **la fréquentation stagne** (-0,1%) tout comme l'offre, puisque aucune desserte n'est créée durant cette période. La tendance n'est pas à la progression, au contraire même : suite au recalage du train n°51741 à 16h10, anciennement à 14h50 de Rouen vers Dieppe, la desserte en heures creuses diminue (-8%).

**Le maintien de la fréquentation alors même que les déplacements sont rendus plus contraignants illustre le besoin et le potentiel de la ligne.**

#### ➤ Selon les sens de circulation...

- La fréquentation de Rouen vers Dieppe a progressée de **10,3%**, celle en partance de Dieppe et à destination de Rouen de **10,7%**. **Leurs évolutions sont similaires** ;
- Le nombre de voyageurs / jour de Rouen vers Dieppe passe alors de 1 028 à 1 132 voyageurs ; de Dieppe vers Rouen : 1 001 à 1 108 voyageurs ;

#### ➤ Selon les migrations pendulaires (aller-retour journalier)...

- La croissance des déplacements pendulaires vers Rouen la journée (aller en pointe matin vers Rouen et retour en pointe soir vers Dieppe) est de +15%. Dans le sens inverse, c'est à dire les déplacements pendulaires vers Dieppe la journée, la croissance est légèrement plus élevée : +18,5%.
- Reste que les flux les plus massifs sont ceux à destination de Rouen la journée. Ce qui explique d'ailleurs que la croissance est moins rapide. Il convient en effet de

relativiser ces taux car en valeur c'est bien sûr l'inverse qui se produit : les flux en pointe pour se rendre la journée vers Dieppe enregistrent 191 voyageurs supplémentaires. Alors que ceux à destination de Dieppe enregistrent quant à eux 114 voyageurs supplémentaires (calculs réalisés sans considération de la desserte GL) ;

- Au final, le déséquilibre entre déplacements pendulaire vers Rouen et déplacement pendulaires vers Dieppe s'atténue : le rapport était de 81,5% contre 18,5% avant restructuration, il est désormais de 79% contre 21% ;
- La ligne reste cependant majoritairement utilisée par les Dieppois qui se rendent travailler ou étudier sur Rouen plutôt que l'inverse. Pourtant, tous modes confondus, les statistiques INSEE laissent apparaître un déséquilibre moins grand (le rapport concernant les actifs est de l'ordre de 60% contre 30%).

La refonte a donc contribué au renforcement des trafics pendulaires vers Rouen, malgré la création de trains en contre-pointe. La suppression d'une desserte en heure creuse accentue de plus le déséquilibre entre HP et HC.

#### **2.2.4) Potentiels et niveau de satisfaction des usagers**

L'enquête « Objectif Terrain » de novembre/décembre 2003 a donné lieu à des « fiches d'axe », comptes rendus globaux des résultats. Une partie de ces résultats sont ici repris pour être analysés au vu d'une hypothèse de restructuration de l'offre.

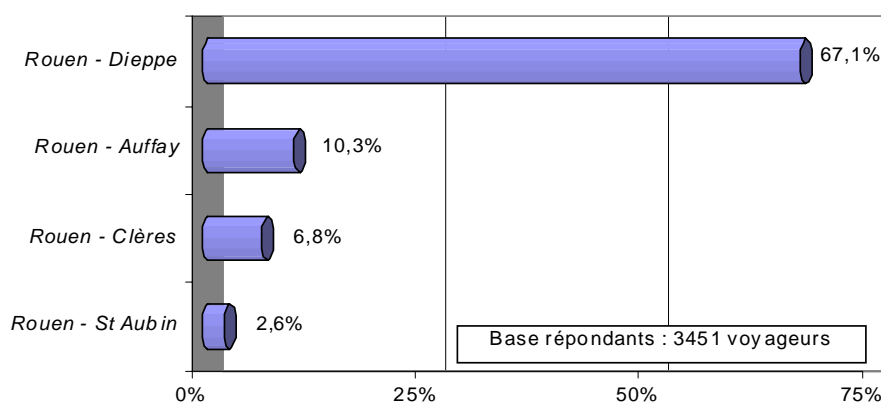
Une critique doit cependant être apportée en ce qui concerne cette enquête : aucun redressement n'a été réalisé, si bien que l'interprétation des résultats doit rester relative. Le principal biais introduit concerne le nombre de questionnaires : dans chaque train, une partie plus ou moins grande d'usagers n'y a pas répondu. Les résultats n'ont pas été redressés afin que le total des questionnaires soit égal au nombre de passagers à bord et que des estimations soient faites. Certaines remarques n'ont donc pas été prises en compte, alors qu'on peut penser que les usagers refusant de répondre étaient justement mécontents.

Exemple : sur 100 personnes à bord d'un train, 50 personnes y répondent. 10 se plaignent du manque de place. Les résultats Objectif Terrain font ressortir que 10% se plaignent du manque de place, alors qu'il aurait fallu multiplier ce chiffre par deux pour obtenir un pourcentage basé sur 100 personnes et non 50.

##### **a) Localisation des potentiels au vu de la situation actuelle de l'offre**

Il apparaît que Rouen et Dieppe, pourtant situées de part et d'autre de l'axe, constituent l'OD principale. Leur gares sont de ce fait les plus fréquentées. Concentration d'habitants et d'activités, présence de pôles urbains à proximité sont autant d'éléments explicatifs à ce phénomène.

### Principales Origine – destination (87% des réponses)



Le schéma suivant a été élaboré sur la base INSEE des déplacements domicile/travail à destination de l'agglomération rouennaise. Il ne présente qu'une partie des potentiels :

- les déplacements étudiants, non matérialisés ici, sont d'importance égale avec les déplacements d'actifs entre Dieppe et Rouen,
- bien que Dieppe soit largement moins attractive que Rouen, sa concentration d'activités attire également de nombreux actifs et étudiants.

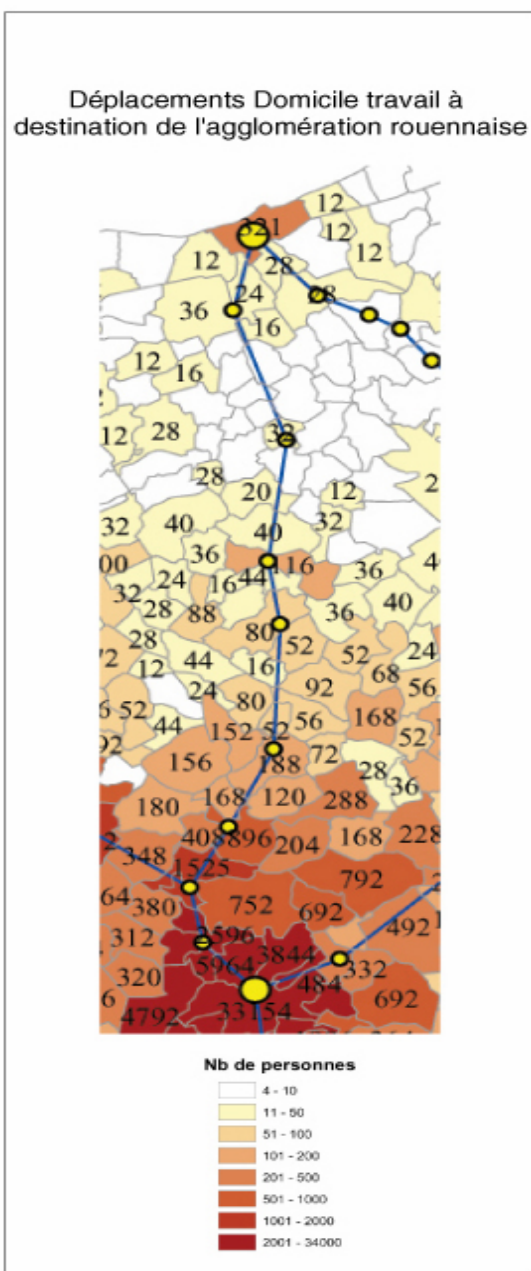
En moyenne, les déplacements pendulaires vers Rouen représentent deux tiers des flux, contre un tiers vers Dieppe.

La carte suivante représente les potentiels les plus importants, soit les flux d'actifs en direction de Rouen.

Est affiché par commune le nombre d'individus effectuant ces déplacements quotidiennement.

Il s'avère que le potentiel se fait nettement ressentir jusqu'au secteur de Clères. Au-delà, les potentiels se réduisent, hormis dans les secteurs d'Auffay et de Dieppe bien sûr.





L'analyse des cartes précédentes montre que, **paradoxalement, là où le potentiel est le plus important (entre Maromme et Montville, voire Clères) les déplacements en train sont faibles.**

Ce résultat est de plus accentué par une incohérence de la politique d'offre : d'après le tableau « Desserte TER par gare » (cf. partie Offre, « juxtaposition de liaisons »), sur 168 trains hebdomadaires dédiés à l'axe Rouen / Dieppe, 110 et 103 desservent respectivement Clères et Montville, communes situées en zone de très fort potentiel.

Maromme et Malaunay bénéficient quant à elles des liaisons Rouen / Le Havre.

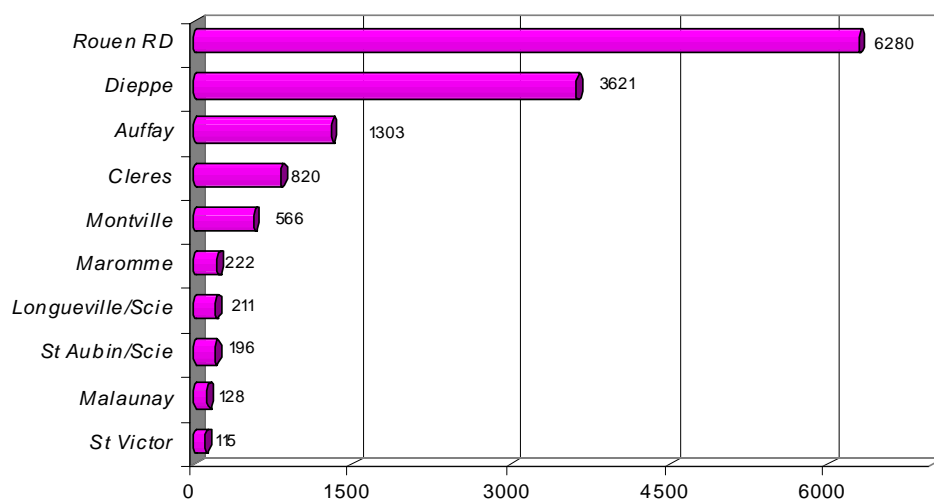
## **b) Détails par gare**

L'analyse des caractéristiques de chaque gare<sup>14</sup> pour les déplacements effectués sur l'axe Rouen / Dieppe peut s'avérer intéressante au regard de l'évaluation des potentiels et restructurations possibles.

La fréquentation des gares varient très fortement comme l'illustre le graphique suivant.

<sup>14</sup> D'après les résultats de l'enquête « Objectif terrain » réalisée en novembre/décembre 2003

Fréquentation hebdomadaire des gares de l'axe (comptages)  
(voyageurs montés à bord des trains de l'axe uniquement)

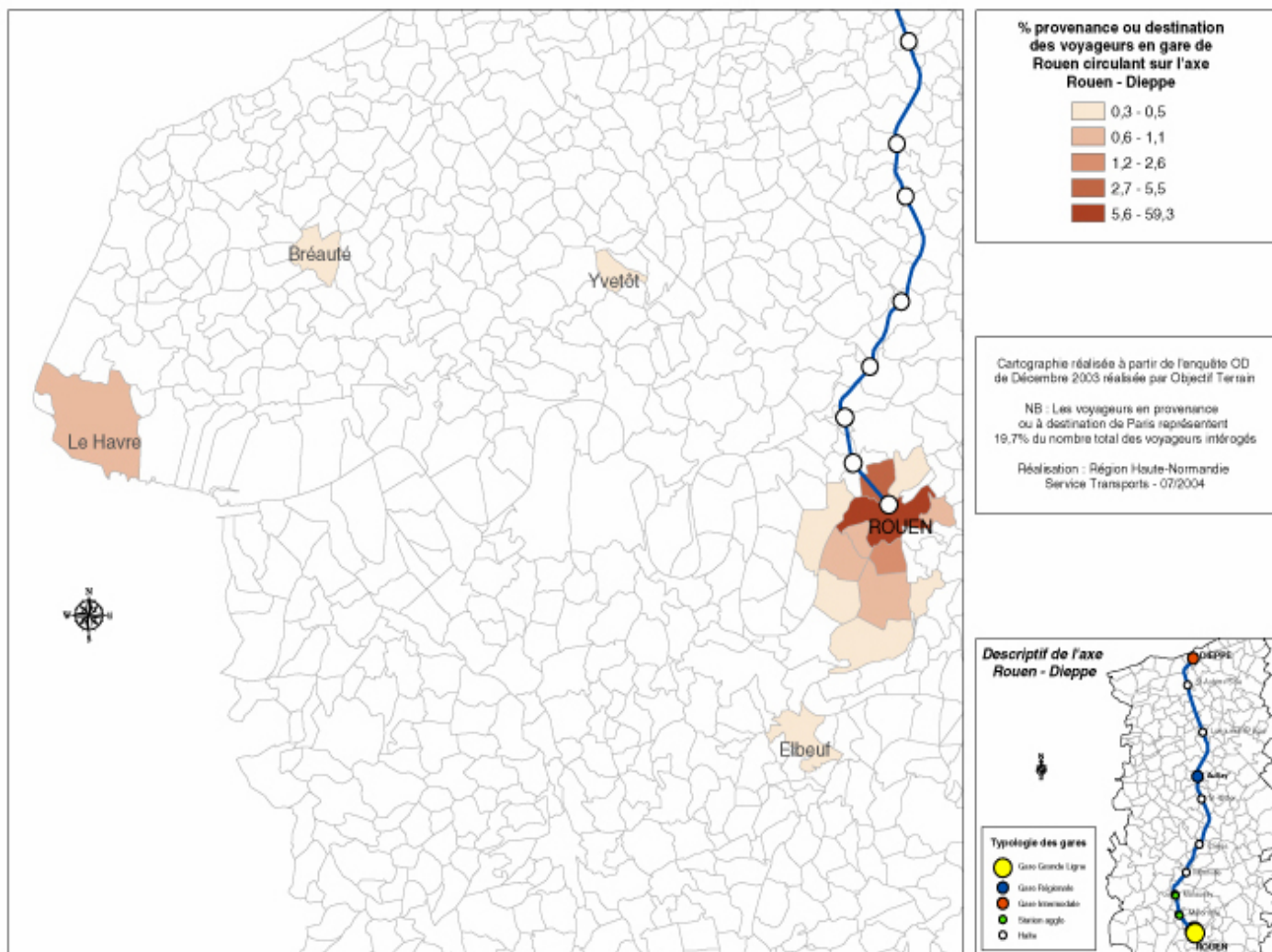


Les cinq plus importantes (de Rouen à Montville) pourraient appartenir à une catégorie rassemblant les gares plus ou moins fréquentées, alors que les cinq dernières font preuve d'une fréquentation faible.

### Rouen (gare Grande Ligne) :

- L'aire d'attraction de la gare se résume à la commune de Rouen et aux communes de périphérie sud. La concentration d'activités et établissements scolaires à Rouen explique l'étendue restreinte de l'aire ;
- Toutefois, 16% des usagers qui empruntent la ligne sont en fait en correspondance (ce qui explique notamment l'appartenance à l'aire d'attraction de communes éloignées telle que le Havre). Ce taux n'est pas négligeable lorsque l'on sait que d'après une enquête des correspondances en gare de Rouen (SNCF 20001) ce taux n'est que de 8% pour l'ensemble des liaisons ;
- La marche à pied est de ce fait le principal moyen de se rendre à la gare, suivi des transports en commun urbains -bus et métro- (respectivement 38 et 35%). Seulement 10% des usagers utilisent la voiture pour se rendre à la gare, sans doute à causes des difficultés d'accès.

### **Aire d'attraction de la gare de Rouen pour les voyageurs circulant sur l'axe Rouen - Dieppe**

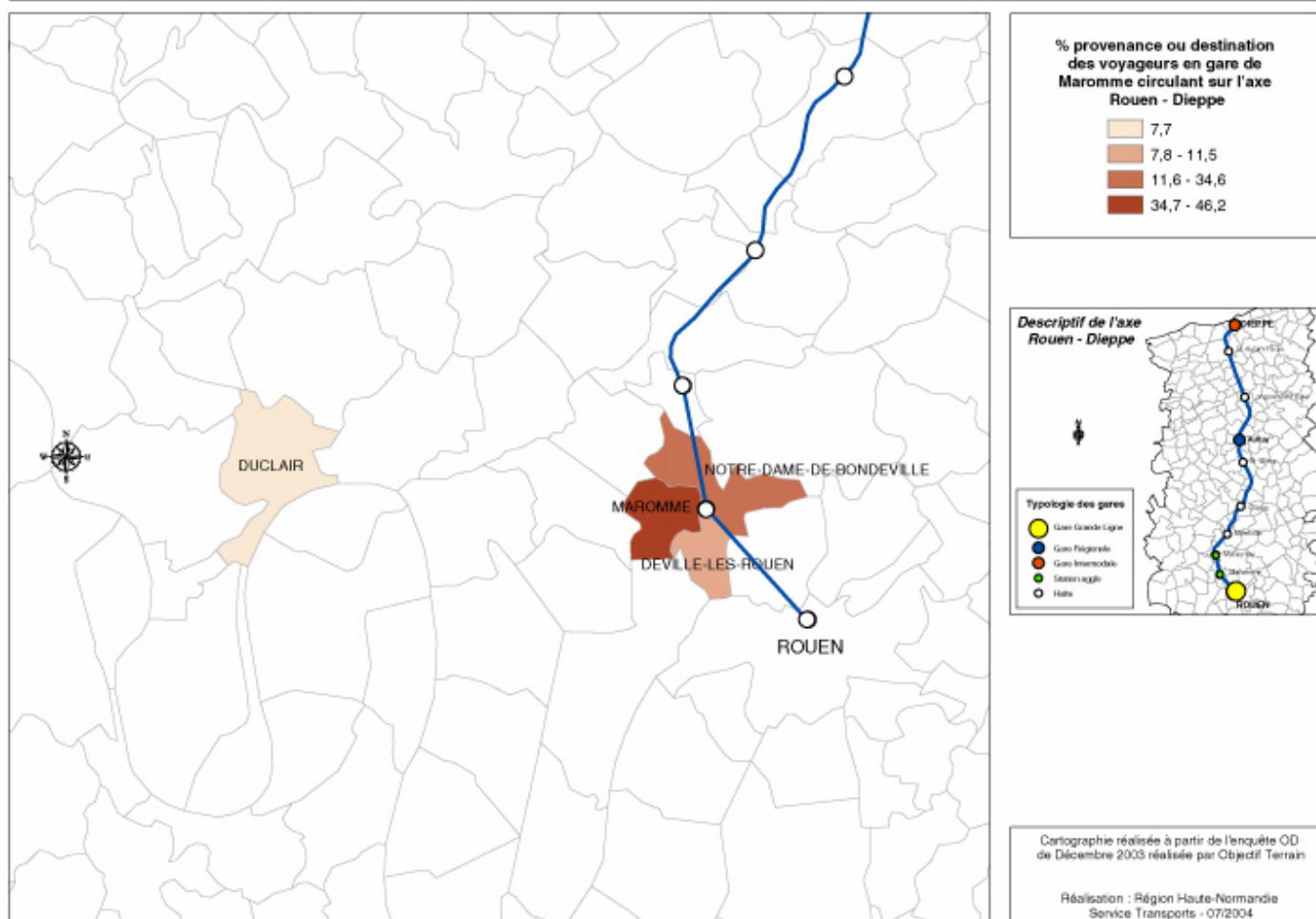


### Maromme (station d'agglomération) :

- Située à proximité immédiate de Rouen, Maromme fait partie des gares les moins fréquentées de l'axe, et ce pour plusieurs raisons :
  - ♦ la proximité immédiate de Rouen (trajets courts),
  - ♦ la concurrence de TEOR, moins rapide mais en lien direct avec le centre ville de Rouen (alors que la gare est « excentrée » au nord), ainsi que la concurrence de la principale ligne du Département (Rouen-Montville),
  - ♦ la présence d'une voie de communication rapide parallèle (N15)
  - ♦ la tarification SNCF et les fréquences peu avantageuses.
- Son aire d'influence est très réduite : elle se résume pour l'essentiel aux communes adjacentes ;
- la voiture et la marche à pied sont à parts égales les seuls modes utilisés pour se rendre à la gare : aucune signalétique ne fait le lien entre la gare et la station TEOR ;
- deux tiers des individus qui empruntent le train à Maromme circulent entre Maromme et Dieppe.

*Remarque ! Les trains Rouen/Le Havre desservent également la gare de Maromme. L'essentiel de la fréquentation y est d'ailleurs affectée. La fréquentation, tout comme l'aire d'attraction est donc à relativiser.*

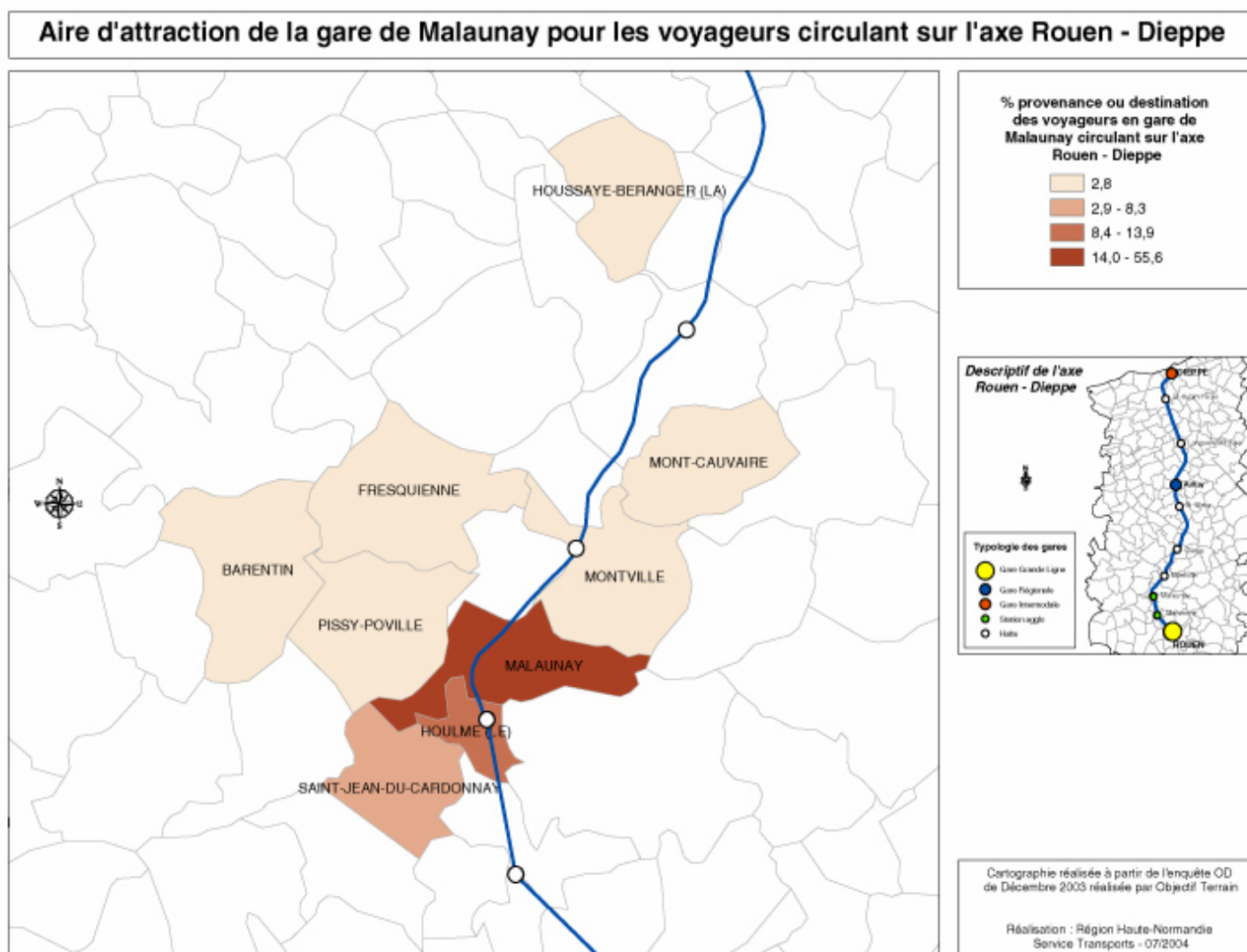
#### **Aire d'attraction de la gare de Maromme pour les voyageurs circulant sur l'axe Rouen - Dieppe**



### Malaunay (station d'agglomération) :

- Tout comme Maromme, Malaunay fait partie des gares les moins fréquentées de l'axe. Les facteurs explicatifs sont sensiblement les mêmes (proximité, présence de lignes de bus, concurrence routière), à l'exception d'un supplémentaire : la position géographique de la gare, située en hauteur et excentrée des centres de Malaunay et Le Houlme. Ce qui explique de plus que 80% des usagers s'y rendent en voiture ;
- son aire d'attraction est quelque peu plus étendue, notamment jusqu'à Montville, pourtant dotée d'une gare. Les dessertes y sont en effet plus importantes (effet de cumul des liaisons Rouen / Dieppe et Rouen / Le Havre).

*Remarque ! Les trains Rouen/Le Havre desservent également la gare de Malaunay. L'essentiel de la fréquentation y est d'ailleurs affectée. La fréquentation, tout comme l'aire d'attraction est donc à relativiser.*

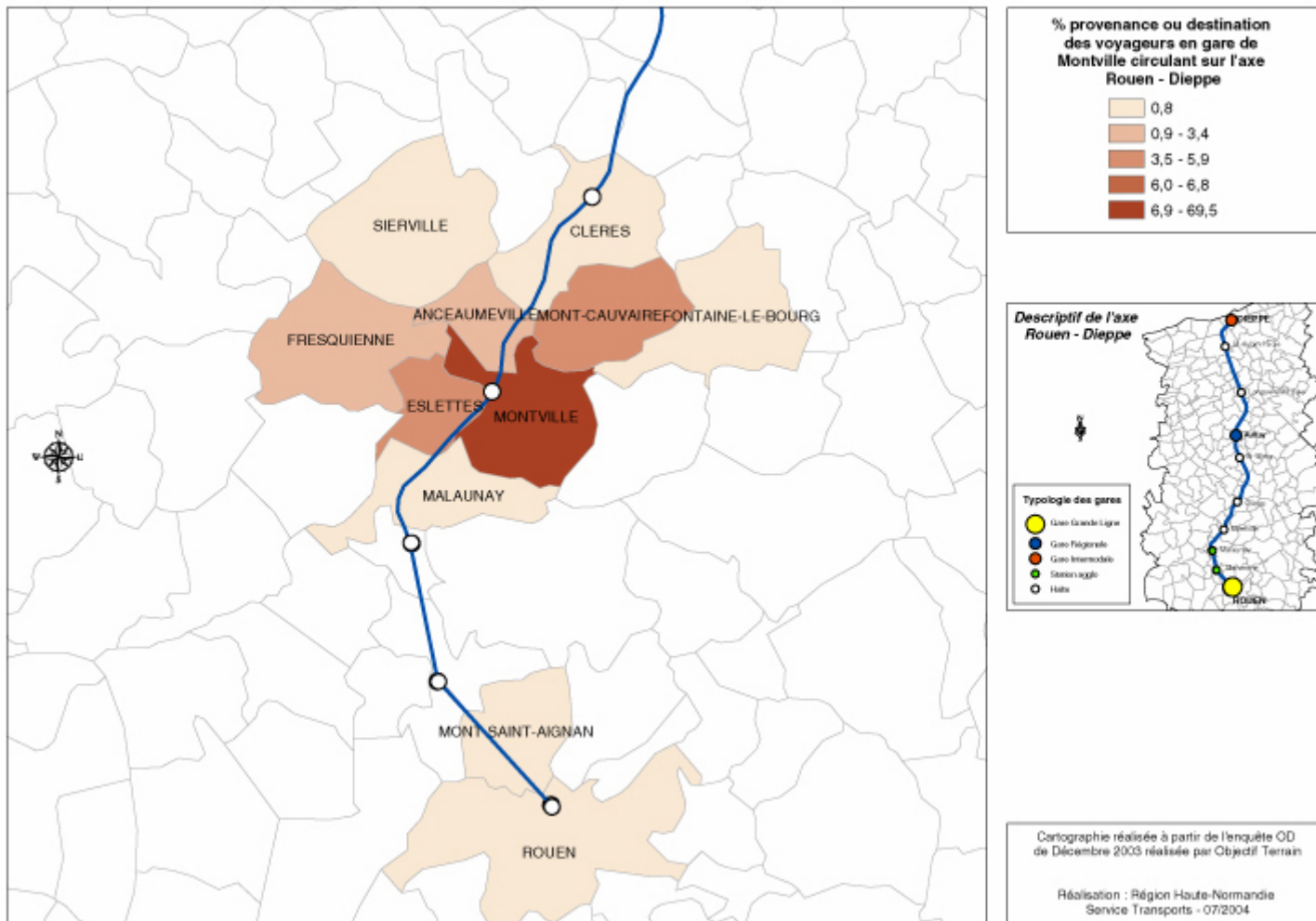




### Montville (halte) :

- sans connaître des flux importants, Montville appartient aux gares les plus fréquentées. L'arrêt systématique de tous les trains semi-directs y contribue (103 arrêts hebdomadaires sur 168 que compte l'axe, Cf. Offre, « Juxtaposition de liaisons »). L'accès y est plus facile, puisque située non loin du centre dans la vallée ;
- son aire d'attraction se borne cependant aux communes les plus proches : plus des deux tiers des usagers viennent de la commune, ce qui explique une part relativement élevée de marche à pied pour s'y rendre (58%, contre 42% en voiture) ;
- l'absence d'autres transports publics et l'éloignement croissant avec Rouen peuvent en partie expliquer sa fréquentation.

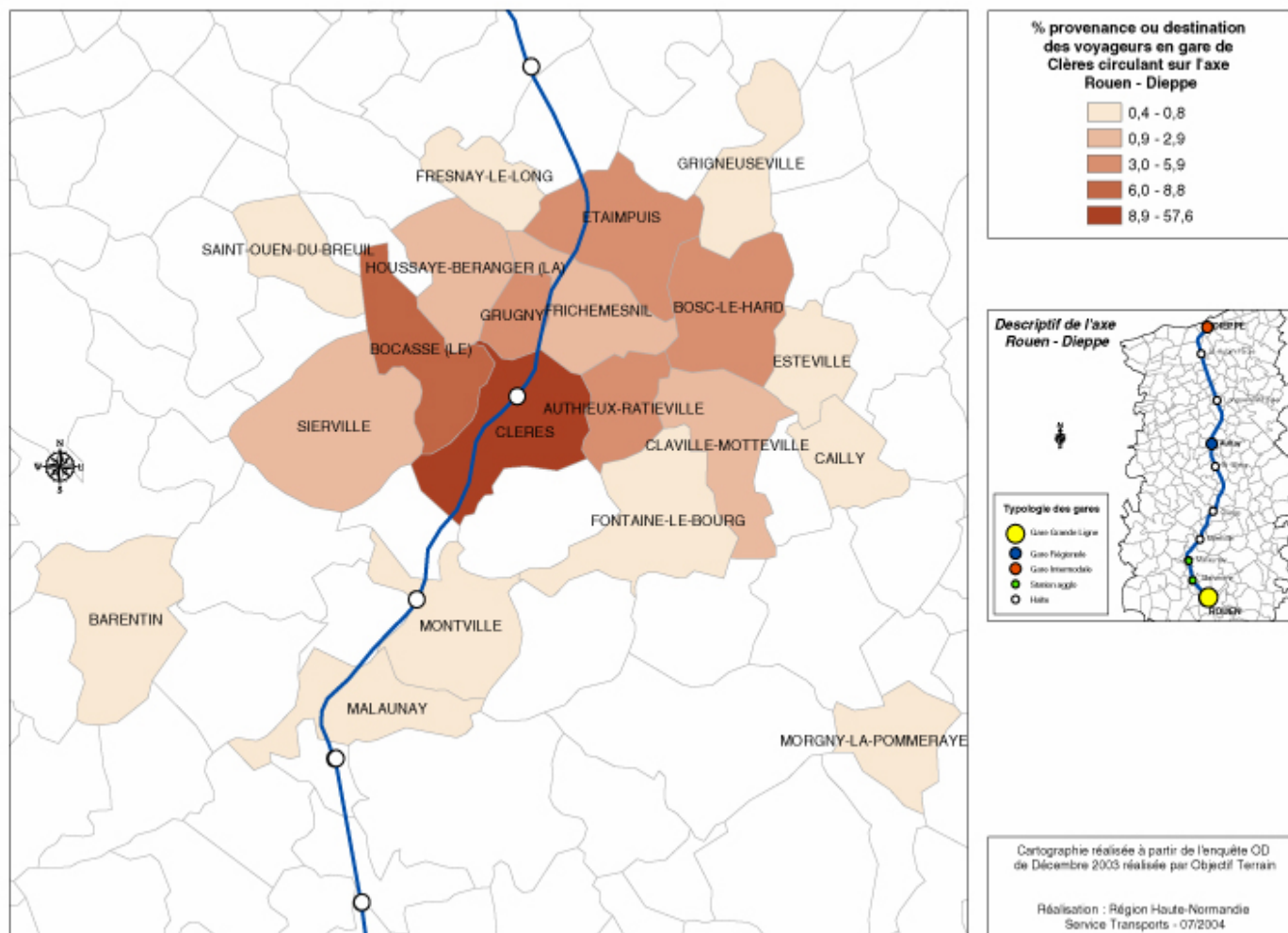
#### Aire d'attraction de la gare de Montville pour les voyageurs circulant sur l'axe Rouen - Dieppe



### Clères (halte) :

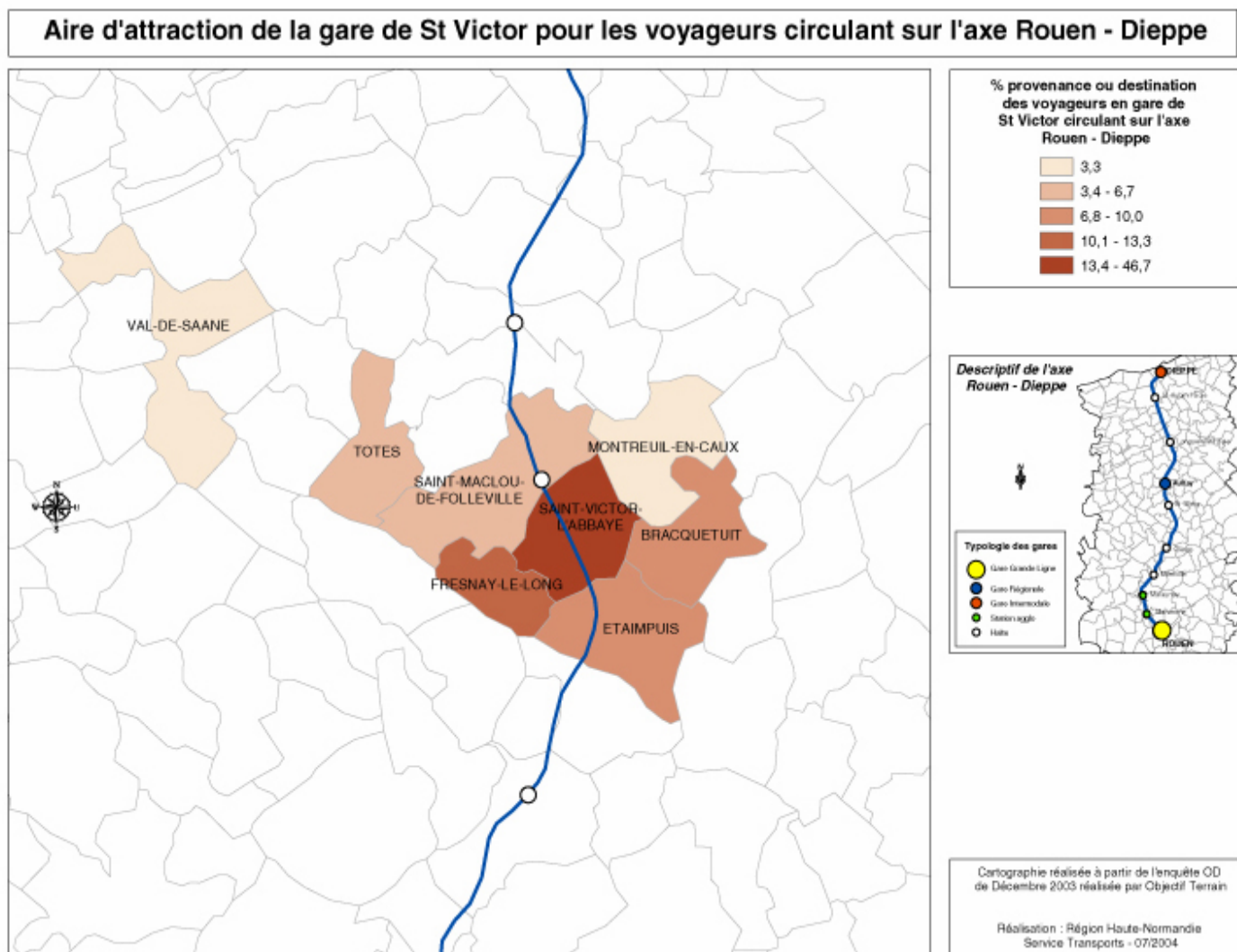
- le cas de Clères est intéressant : il dénote le potentiel qu'il existe sur ce secteur. 4<sup>ème</sup> gare la plus fréquentée, elle ne recense pourtant que 110 arrêts sur les 168 hebdomadaires. Malgré l'importance (relative toutefois) des mouvements en gare de Clères, cette dernière n'est considérée seulement comme une halte, et non comme une gare régionale à l'image d'Auffay ;
- située non loin du centre, elle son aire d'attraction est relativement étendue. Sans doute est-ce dû à l'éloignement des autres gares. De ce fait, plus de deux tiers des usagers s'y rendent par un moyen de déplacement motorisé ;
- bien que la commune ne recense que 1 300 habitants (Malaunay en comptabilise 6 000, Montville plus de 4 000), elle se positionne comme le point de convergence d'axe routiers la reliant avec multitude de bourgs ruraux.

#### Aire d'attraction de la gare de Clères pour les voyageurs circulant sur l'axe Rouen - Dieppe



### Saint Victor L'Abbaye (halte) :

- gare la moins fréquentée de l'axe, c'est aussi la moins desservie avec seulement 67 arrêts hebdomadaires sur 168 ;
- située en contrebas du bourg, elle se positionne de plus non loin de la gare suivante (Auffay), sur un secteur peu peuplé (moins de 1 000 habitants à Saint-Victor) ;
- 80% des usagers utilisent alors un moyen de déplacement motorisé pour se rendre à la gare ;
- son aire d'attraction se résume pour l'essentiel aux commune adjacentes.

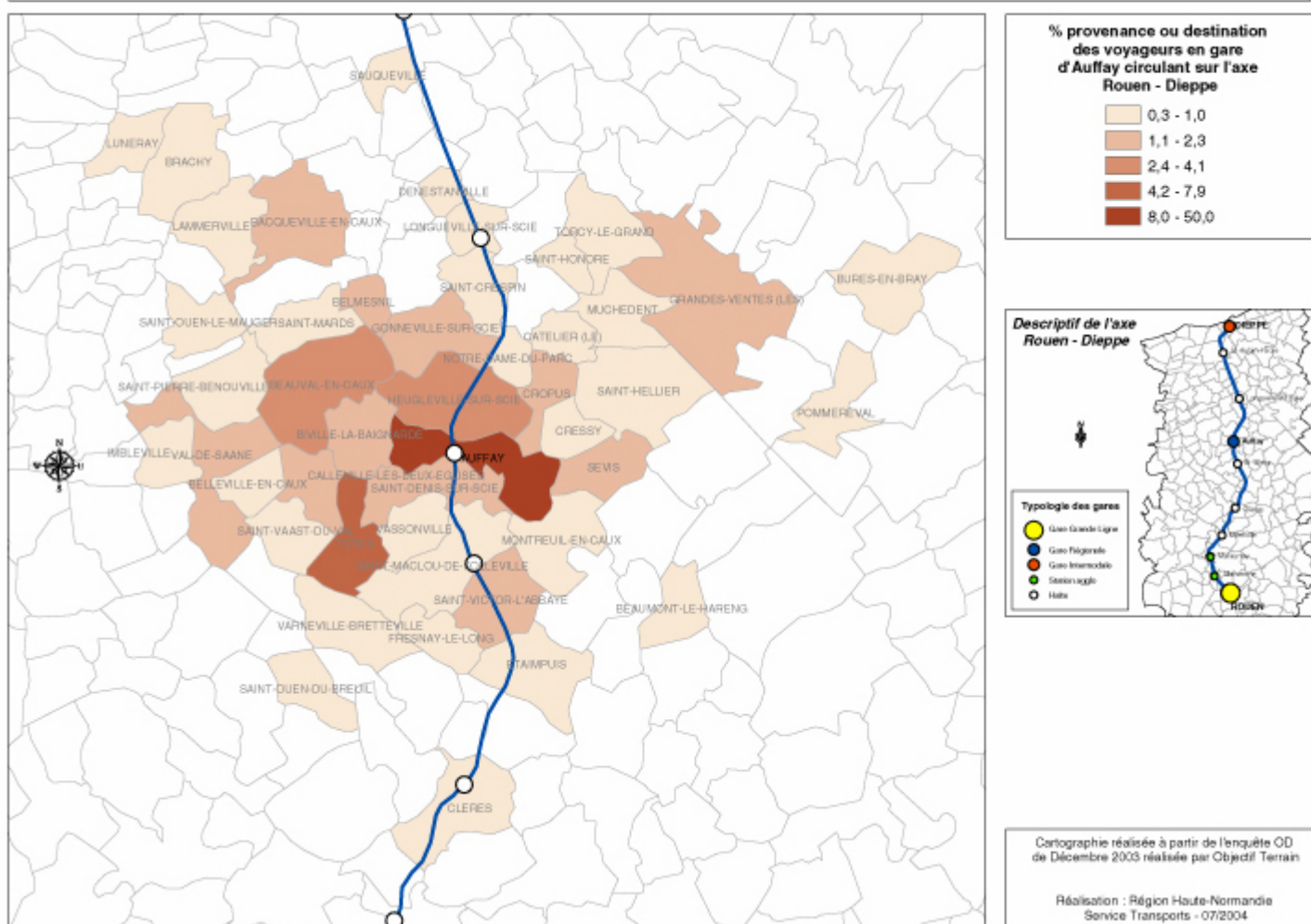




### Auffay (gare régionale) :

- 3<sup>ème</sup> gare en terme de fréquentation (après Rouen et Dieppe bien sûr), Auffay est systématiquement desservie par les TER qui transitent sur la ligne (à l'exception des GL),
- son aire d'attraction est de ce fait particulièrement étendue, dans un rayon d'environ 15 kilomètres, et englobe les communes gares de Saint-Victor et Longueville-Sur-Scie. D'où la prépondérance de la voiture particulière pour se rendre en gare d'Auffay (71%) ;
- elle présente également les atouts d'être située non loin du centre et à une distance raisonnable de Rouen (37 kilomètres, soit en moyenne 35 minutes de trajet) et de Dieppe (27 kilomètres, soit en moyenne 20 minutes de trajet) ;
- enfin, avec environ 2 000 habitants, elle se situe au point de convergence de nombreux bourgs ruraux.

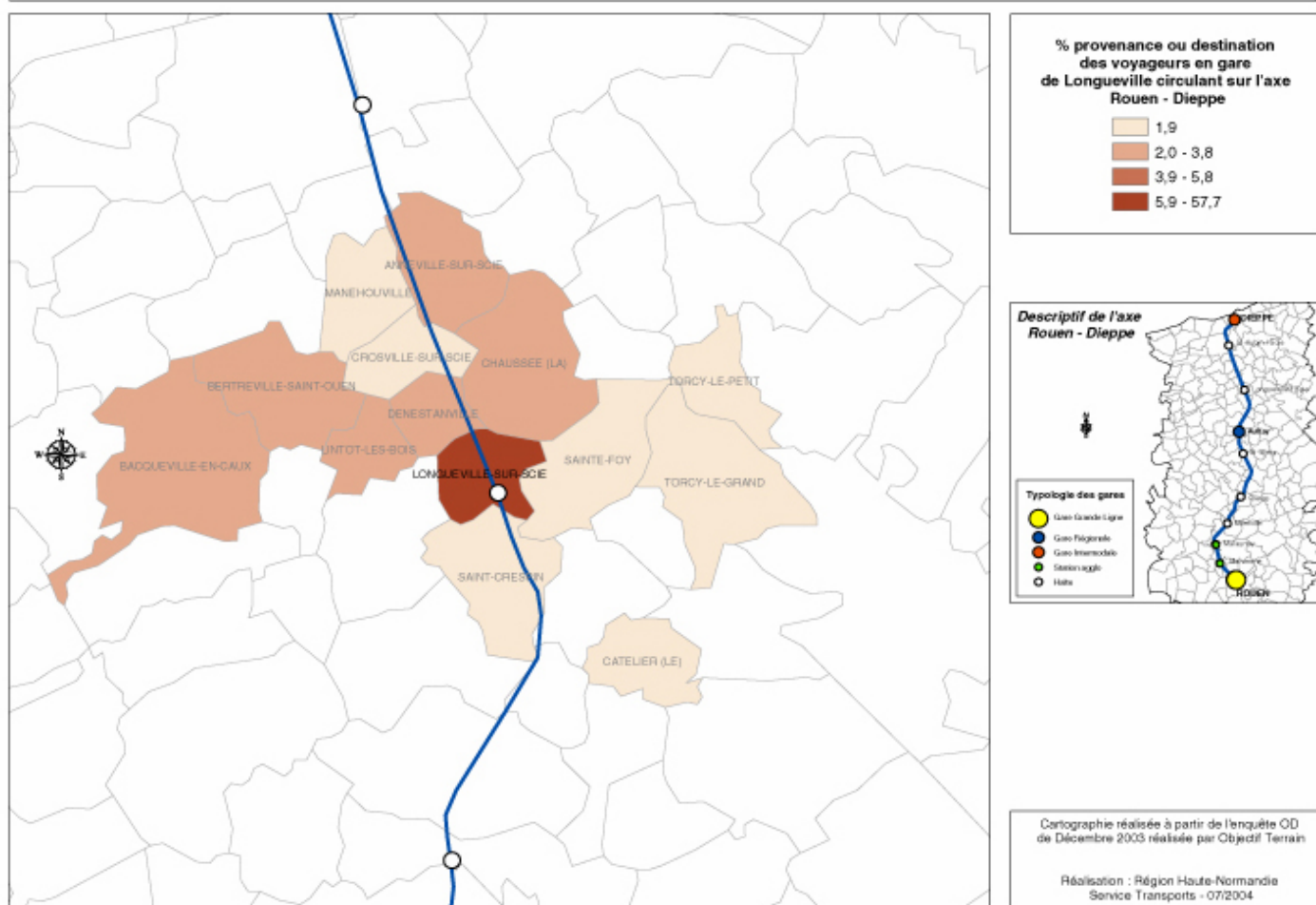
### Aire d'attraction de la gare d'Auffay pour les voyageurs circulant sur l'axe Rouen - Dieppe



### Longueville-sur-Scie (halte) :

- cette gare appartient aux moins fréquentées de l'axe, bien que les dessertes y soient plus importantes qu'à Clères ou à Montville (116 contre respectivement 110 et 103). La présence d'un évitement est à l'origine de l'offre en gare de Longueville ;
- son aire d'attraction se restreint pourtant aux communes les plus proches, et l'arrêt systématique des trains semi-directs n'a pas engendré comme pour Montville une dynamique de la fréquentation.

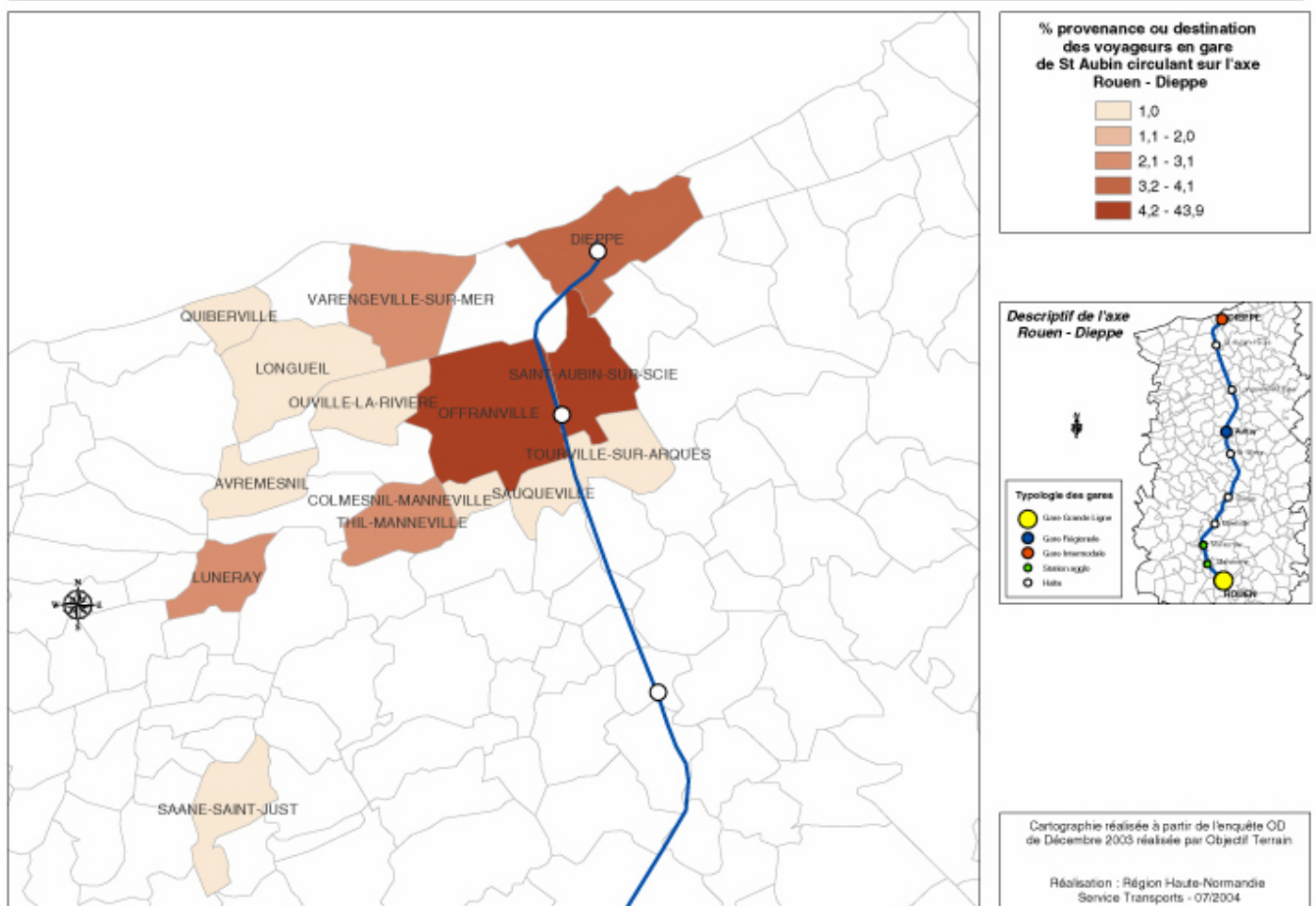
#### Aire d'attraction de la gare de Longueville pour les voyageurs circulant sur l'axe Rouen - Dieppe



### Saint-Aubin-sur-Scie (halte) :

- Saint Aubin présente la particularité d'être située dans l'agglomération de Dieppe, à l'image de Maromme et Malaunay avec Rouen. Elle est de ce fait desservie par les transports en commun urbain : le bus représente est alors un moyen non négligeable de s'y rendre (28%) ;
- elle appartient cependant aux gares les moins fréquentées, et les moins desservies. Sa proximité immédiate avec Dieppe (et sa gare mieux desservie) explique en partie ce phénomène de concurrence exacerbé de la voiture particulière ;
- le centre bourg est très réduit et l'aire d'attraction est par conséquent étendue : la marche à pied n'est qu'un moyen secondaire de s'y rendre ;
- la proximité immédiate d'établissements scolaires à Offranville présente cependant un potentiel important en direction de Rouen ;
- les usagers qui empruntent le train dans cette gare circulent essentiellement vers Rouen bien que de nombreux trajets aient été positionnés pour les trajats St Aubin-Dieppe.

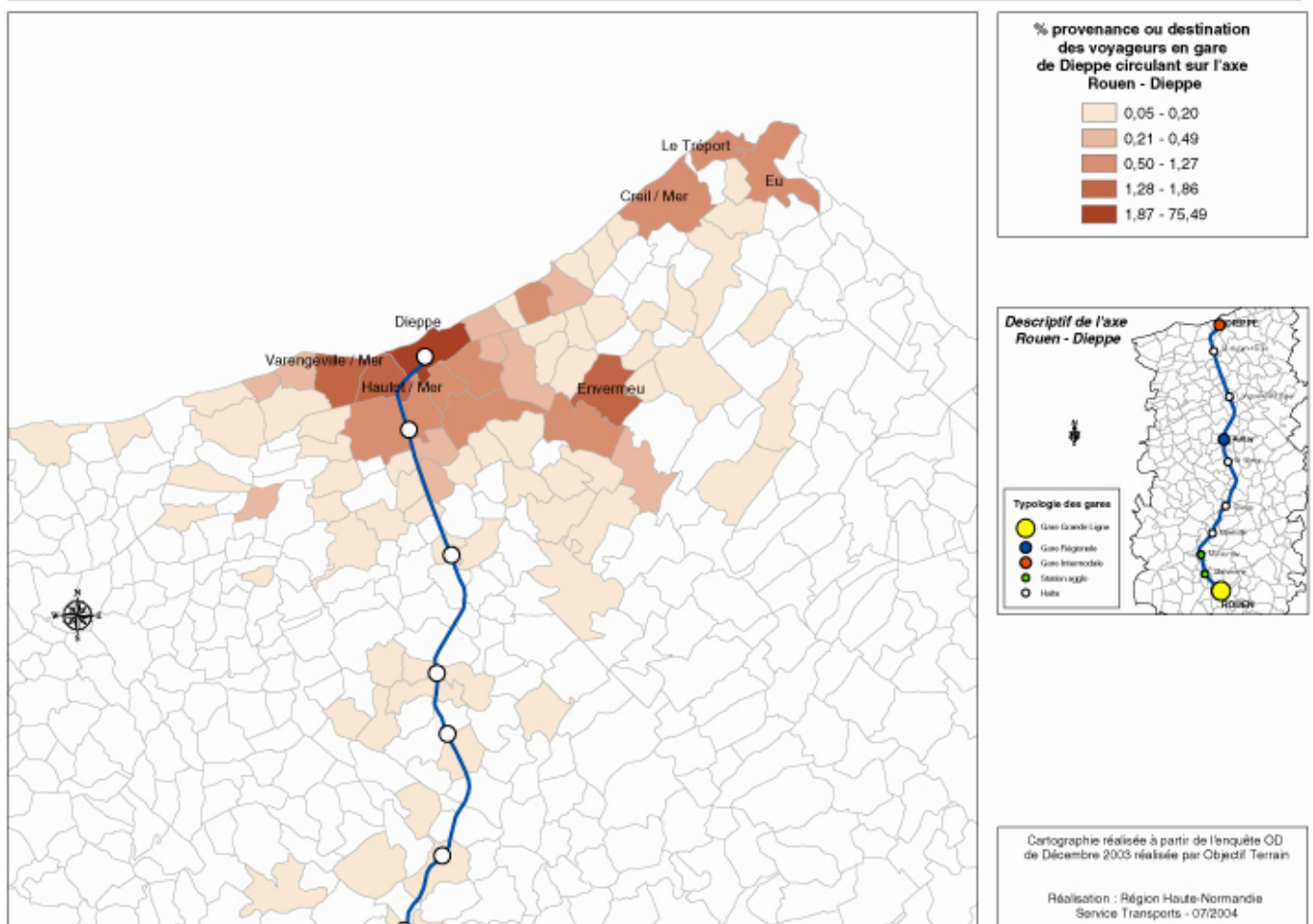
#### **Aire d'attraction de la gare de St Aubin pour les voyageurs circulant sur l'axe Rouen - Dieppe**



### Dieppe (gare intermodale) :

- la gare de Dieppe présente des caractéristiques similaires à la gare de Rouen : concentration de population et d'activités, complémentarité forte avec le réseau de transport urbain, importance de la marche à pied pour s'y rendre ;
- d'autres caractéristiques au contraire les différencient, dues en particulier à leur positionnement géographique : l'aire d'influence de Dieppe est très large, compte tenu du fait de sa position centrale et unique sur le territoire. Par conséquent, la voiture particulière est un moyen de s'y rendre important (près de 50%) ;
- facile d'accès, elle se situe de plus relativement proche du centre ville.

#### Aire d'attraction de la gare de Dieppe pour les voyageurs circulant sur l'axe Rouen - Dieppe



Les caractéristiques des usagers font également ressortir que les gares secondaires voient transiter essentiellement des individus qui effectuent des déplacements pendulaires (soit départ en pointe matin et retour en pointe soir) alors que les déplacements effectués durant les heures creuses ont lieu généralement dans les gares les plus importantes (Rouen, Dieppe, Auffay).

Si le potentiel des secteurs concernés a une influence directe sur le phénomène, il n'en reste pas moins que la politique d'arrêt (donc le nombre de dessertes) ainsi que le positionnement horaire de ces arrêts contribuent fortement à engendrer une dynamique plus ou moins importante dans les gares secondaires.

Aussi, des une refonte tenant compte des potentiels peut amener à des évolutions de fréquentation très importantes.

Entre les comptages réalisés en hivers 2001 et 2003, soit avant et après refonte (substitution GL incluse), la fréquence des gares a connu un accroissement significatif :

	Evolution de la fréquentation (comptages 2001/2003)	Evolution du nombre de dessertes faisant suite à la refonte
Maromme	+15%	-3%
Malaunay	-9%	-7%
Montville	+91%	+36%
Clères	+28%	+19%
St Victor	-50%	+22%
Auffay	+13%	+44%
Longueville	-13%	+66%
St Aubin	+22%	+27%
Dieppe	+15%	+16%

Le fait marquant qui ressort de ce tableau est le **potentiel qu'il existe dans la périphérie de Rouen**, jusqu'à Clères. Malgré une hausse relative des dessertes (en comparaison à la périphérie de Dieppe), la croissance explose.

Montville connaît la plus forte croissance. Et Maromme enregistre une hausse de fréquentation en dépit d'une diminution de l'offre.

Seules les gares de St Victor et Longueville enregistrent une baisse de fréquentation alors que l'offre croît. Il s'agit cependant de secteur peu densément peuplés.

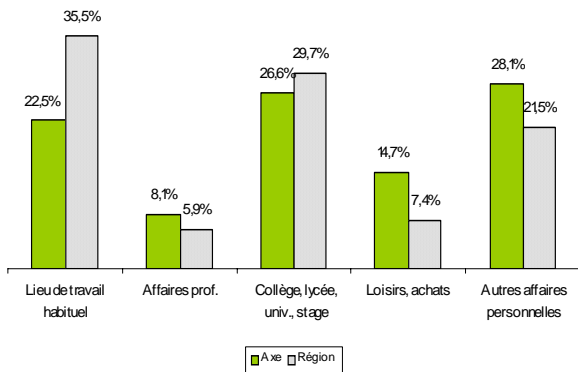
### **c) Profil des voyageurs de l'axe : quels potentiels ?**

L'analyse des caractéristiques socio-économiques fait ressortir certains points fondamentaux à considérer lors d'une future restructuration de l'offre.

Rappelons que ces données sont à relativiser, compte tenu de l'absence de redressement des enquêtes.

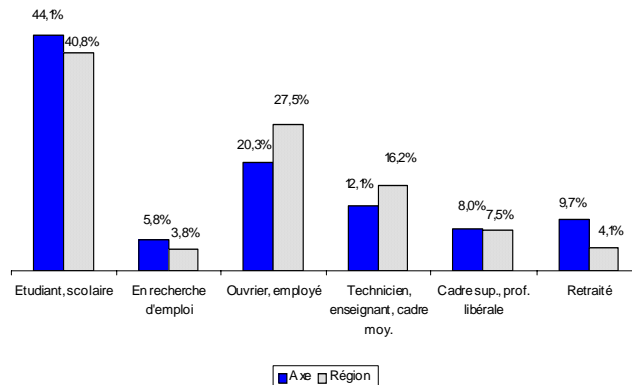
### Motifs de déplacement

(base : 3 451 répondant)



### CSP représentées

(Base 3 451 répondants)

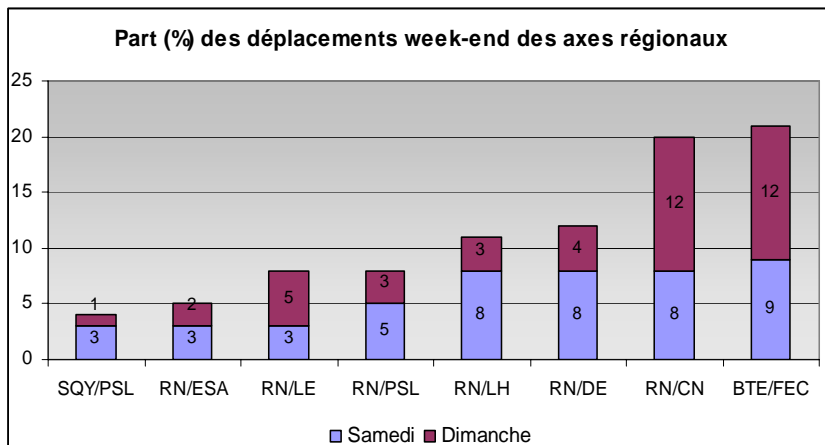


- Plus que sur les autres axes, les usagers de la ligne se déplacent de façon ponctuelle ;
- De ce fait, les motifs « loisirs/achats » et « autres affaires personnelles » sont sur représentés par rapport à la moyenne des axes.

Station balnéaire, Dieppe fait partie des destinations privilégiées des rouennais les week-end. Rouen, de part sa concentration d'activités et de commerces, est inversement pour les dieppois une destination privilégiée.

- Les CSP « étudiants/scolaires » et « retraités », populations le plus souvent captives des transports publics, sont également sur représentés ;
- Les caractéristiques par tranches horaires (cf. Demande, « Analyses par tranches horaires ») font ressortir que les retraités se déplacent plus généralement durant les heures creuses ;
- De même, les scolaires et étudiants se déplacent pour des motifs de loisirs en dehors des périodes de cours, soit les week-end, voire les heures creuses pour les étudiants à l'université ;

Ces diverses caractéristiques mettent en avant l'intérêt pour la ligne à développer son offre en heures creuses ainsi que les samedi – dimanche.



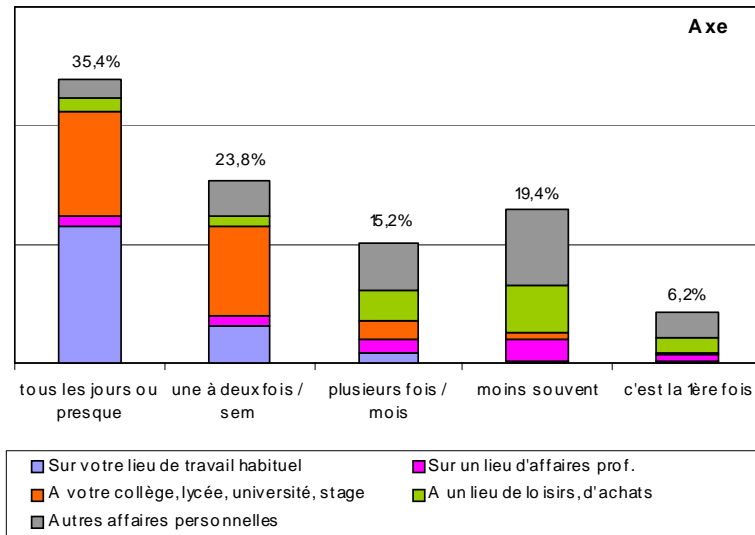
Malgré l'absence de restructuration de l'offre du week-end, Rouen-Dieppe fait partie des axes dont la part de fréquentation pour ces jours est la plus importante. D'où la présence d'un potentiel certain.



En outre, d'autres potentiels apparaissent :

### Fréquence de déplacement selon motifs

(base 3 451 répondants)



- Nombre des étudiants font leurs études ailleurs qu'à Rouen. Les déplacements sont alors hebdomadaires, et se situent en partie les week-end, et notamment les vendredi soir ou samedi matin et dimanche après-midi ou lundi matin ;
- Les déplacements quotidiens vers un lieu de travail ou d'études restent les déplacements prépondérants.

Or, certains actifs ou étudiants travaillent ou ont cours le samedi. D'où l'intérêt d'une restructuration de l'offre les week-end, et d'améliorer celle en semaine.

On peut penser que les actifs concernés dépendent des domaines d'activités tels que le commerce/tourisme. Les horaires de début et fin de journée peuvent alors être quelque peu différents de ceux traditionnels. Par exemple, pour une personne travaillant dans le commerce, les horaires s'apparenteront plus à 9h30/19h30.

L'offre se doit alors d'intégrer ses différents aspects afin d'être la plus complète et la plus performante possible.

#### d) Remarques et attente des usagers

Les motifs d'insatisfaction font l'objet de 2 009 remarques spontanées sur 3 451 questionnaires (3 095 étant jugés exploitables par la Région), une personne pouvant citer plusieurs items à la fois (question ouverte). Le degré d'insatisfaction de l'axe est moins élevé que la moyenne régionale (il convient de faire attention, les résultats n'ayant pas été redressés). La seule exception concerne l'item « matériel roulant », pouvant s'expliquer par le manque de place récurrent dans les trains en période de pointe matin et soir.

Les questionnaires de l'axe Rouen / Dieppe ont fait l'objet d'un second dépouillement de la question « *Avez-vous des remarques ?* ». L'objectif souhaité étant une approche plus précise des motifs d'insatisfaction. Le nombre de remarques retenues s'élève cette fois à 2 037. Cette différence s'explique par l'interprétation quelque peu différente des réponses données par les usagers.

Le tableau suivant a ainsi pu être établi :

Remarques enquête "Objectif Terrain"		%
<b>Capacité - inforts -</b>	<b>863</b>	<b>42,4 %</b>
Problèmes de capacité (notamment en HP)	653	32,1
Inconfort du matériel et autres problèmes de climatisation	210	10,3
<b>Fréquence - offre</b>	<b>509</b>	<b>24,9 %</b>
Insuffisance des fréquences	189	9,3
- dont précisé matin	1	0,0
- dont précisé HC (matin et après-Midi)	96	4,7
notamment de Rouen vers Dieppe	34	1,7
notamment de Dieppe vers Rouen	22	1,1
- dont précisé midi	8	0,4
- dont précisé soir et période de pointe (vendredi après-midi)	28	1,4
- dont précisé soir en HC	21	1,0
Absence de trains aux environs de 17h20 et/ou 18h20 au départ	70	3,4
Offre insuffisante/inadaptée les week-end et fériés	76	3,7
- dont précisé le samedi	25	1,2
- dont précisé le dimanche	28	1,4
Insuffisance de dessertes directes	76	3,7
- dont précisé Rouen/Dieppe	23	1,1
- dont précisé Paris/Dieppe	49	2,4
Redéploiement de l'offre des gares/lignes secondaires	98	4,8
- dont précisé en milieu de journée	14	0,7
- dont précisé réouverture de gares/lignes secondaires	18	0,9
<b>Correspondances</b>	<b>72</b>	<b>3,5 %</b>
Sous optimisation/pénibilité des correspondances	61	3,0
- dont Dieppe/Paris	27	1,3
- dont Dieppe/Le Havre	10	0,5
Mauvaise coordination avec les réseaux urbains	11	0,5
<b>Services divers</b>	<b>454</b>	<b>22,3 %</b>
Grèves, retards, avaries	118	5,8
Information, communication	54	2,7
Tarification inadaptée/trop chère	76	3,7
Service, accueil en gare	76	3,7
Absence de voitures fumeurs	104	5,1
Insalubrité des parkings	26	1,3
<b>Remarques positives</b>	<b>137</b>	<b>6,7 %</b>
Remarques positives	94	4,6
Souhait de nouveau matériel roulant (X73500)	43	2,1
<b>Autre</b>	<b>2</b>	<b>0,1 %</b>
Autres remarques	2	0,1
<b>Total des remarques</b>	<b>2 037</b>	<b>100 %</b>



Si les remarques présentées ci-dessus se présentent dans un premier temps intéressante au regard des préconisations qu'il conviendrait d'apporter, des précautions sont à prendre. Tout d'abord seuls les mécontents s'expriment, et les usagers satisfaits le font rarement. Les remarques sont de plus biaisées (absence de redressement, faible nombre de réponses pour chaque observation au cas par cas). Elles doivent être replacées dans le contexte des autres données (de trafic, potentiel) afin que des préconisations soient formulées. Ce qui fera l'objet de la troisième partie.

\*\*\*

Les résultats positifs obtenus des trois refontes réalisées à la suite de la régionalisation traduisent une relance sensible du transport ferroviaire régional. Un rapprochement de l'institution régionale avec les nouveaux territoires de la mobilité semble s'opérer :

- la fréquentation de la LER a été multipliée par 10 entre 2001 et 2002 (150 à 1600 voyageurs jour),
- la fréquentation de la ligne Rouen/Dieppe a connu après restructuration 2002 une croissance de 15% de sa fréquentation,
- quant à l'axe Rouen/Elbeuf, les résultats sont tout autant encourageants avec une croissance de 13%.

Mais cette seconde partie a surtout démontré l'importance de l'axe Rouen / Dieppe pour l'ensemble du réseau régional, et par là même l'intérêt d'une refonte globale sur un axe :

- même sans cadencement, la desserte a en effet été recomposée dans sa globalité (les trains pré existants étant recalés suite à l'insertion de nouveaux), ce qui est foncièrement différent de simple ajouts de trains dans une grille horaire,
- elle a de plus bénéficié de l'arrivée des nouveaux matériels roulant, porteur d'une image positive,
- également d'une modernisation des infrastructures, ou encore d'une communication importante.

Aussi, la presque totalité de la croissance de la fréquentation et des recettes est en effet induite par cet axe. L'aspect financier est très intéressant : le R/D atteint presque 50%, et les coûts induit du transfert GL sont restée à charge de la SNCF.

Mais parallèlement, des investissements importants ne sont pas pris en compte dans le ratio d'équilibre (seul le fonctionnement est comptabilisé), et l'insertion de nouvelles dessertes engendre une contribution financière pour la Région de plus en plus importante (plus de 500 K€/ an pour l'axe).

Aussi, cette analyse rejoint la problématique des transports collectifs actuelle : les progressions et gains pour la collectivité (externalité positives) se font au prix d'une augmentation des charges de fonctionnement et d'investissement non négligeables.

## **Partie 3**

**Préconisations d'offre sur l'axe Rouen / Dieppe**

Outils fort d'aménagement du territoire et de développement durable, les transports régionaux pour être efficaces doivent sans cesse être réadaptés et améliorés afin de correspondre au plus près aux évolutions de la société.

Cette troisième et dernière partie confronte l'expérience haut-normande à celle des autres Régions.

La première partie a permis une approche méthodologique de la régionalisation et a dressé un comparatif des méthodes de travail. Elle s'est avérée utile afin de visualiser les contextes généraux dans lesquels les Régions interviennent pour mener à bien leur politique ferroviaire de voyageurs.

La deuxième partie a quand à elle tirée un bilan chiffré des évolutions de dessertes.

Au vu de l'expérience tirée des méthodes de travail des Régions et des résultats de la politique ferroviaire en Haute-Normandie, une réflexion sur les restructurations à venir de l'axe Rouen-Dieppe fait l'objet de préconisations.

Ces préconisations doivent être insérées dans les contextes suivants :

- ◆ Tout d'abord un classement a été établi selon une échéance de mise en place (du court au long terme). La variabilité de l'échelle temporelle entraîne en effet des moyens tout autant différents pour répondre à une problématique posée.
- ◆ Ensuite, il a paru intéressant de répondre à ces problématiques locales ou spécifiques tout en conservant une certaine prise de recul quant à l'environnement global dans lequel s'inscrivent ces questions.
- ◆ Enfin, des différenciations thématiques seront amenées à être établies, telles que des préconisations sur le contenu de l'offre de transport (relatives à la deuxième partie) ou bien sur les méthodes de travail et les façons d'aborder les choses (relatives à la première partie).

Des projets de restructuration sont bien sûr en cours. Sans pour autant les occulter ou au contraire les présenter en tant que tel comme des préconisations, il s'agit de les examiner de façon critique et complémentaire aux préconisations établies quant aux adaptations de l'offre.

## **1) Préconisations à court terme**

Les préconisations à court terme s'apparentent à une échéance 2006, temps nécessaire afin de planifier toutes les étapes relatives à une modification « légère » de dessertes.

Si les modifications de service sont considérées comme légères, c'est qu'elles interviennent à infrastructures existantes et budget identique (ou en faible hausse). Il s'agit donc d'une réorganisation du service sur la base des moyens existants, soit à « offre constante ».

Cette façon de procéder n'est pas à sous-estimer quant aux effets qu'elle peut avoir sur la fréquentation, et par conséquent au succès de la ligne. A l'image des propos tenus par la Région Pays de la Loire, une remise à niveau (c'est à dire une croissance de l'offre) se doit d'être suivie d'un travail important sur la recherche d'une adéquation la plus juste possible entre offre et demande existantes, la plus value engendrée pouvant s'avérer intéressante.

### **1.1) La desserte du week-end**

Comme établi en partie 2 dans le paragraphe traitant des caractéristiques de la ligne Rouen-Dieppe, les potentiels de déplacements sur l'axe sont présents et nombreux (domicile-travail, attrait des villes de Rouen et de Dieppe, etc.).

Oubliés des refontes de 1999 et 2002, les samedi et dimanche concernent deux types de déplacements bien particuliers : les flux domiciles-travail ou études (essentiellement le samedi) et les déplacements relatifs aux loisirs. Pourtant, au regard des fiches horaires actuelles, les dessertes proposées ne répondent que très partiellement à ces déplacements.

Alors que des avancées considérables portant du lundi au vendredi ont eu lieu ces dernières années sur l'axe, il apparaît urgent dans un premier temps d'offrir une refonte complète et non partielle de la ligne. Les écarts de niveau de service en semaine et week-end se sont en effet fortement accrus et peuvent de plus être problématiques pour les actifs et étudiants travaillant le samedi : leur déplacement en train sont rendus impossible certains jours. L'offre ferroviaire ne constitue alors pas un moyen modal alternatif à la voiture personnelle.

#### **a) Samedi**

##### **➤ De Dieppe vers Rouen**

Offre actuelle	Offre préconisée	Justifications
6h41 – 7h38 (maillage)	-	Il permet aux étudiants et actifs une arrivée peu avant 8h00. Il se positionne en service minimum
8h57 – 9h57 (maillage)	Avancer le départ de 50 mn environ (8h00 – 9h50), en mission semi-directe	Une arrivée vers 9h00 répond aux heures début des cours ou de journée de travail, plus généralisées qu'à 8h00
11h55 – 12h35 (direct)	Avancer le train de 2h environ (10h00 – 10h45)	Il comble le creux de milieu de matinée, évite le « doublon » avec le train suivant et répond aux loisirs/affaires personnelles
13h01 – 14h01 (maillage)	-	Ce train paraît essentiel pour répondre aux déplacements de demi-journée, en particulier à l'ensemble des gares de l'axe
16h21 – 17h04 (direct)	-	Desserte GL
18h38 – 19h37 (maillage)	Décaler le départ d'une heure (19h30 – 20h30) Horaire effective en été	Un départ plus tardif répond aux besoins spécifiques des actifs dont la journée se termine vers 19h00 (commerçants)

Les préconisations se sont donc attachées à concilier réponse aux déplacements de loisirs/affaires personnelles (en milieu de matinée) et réponse aux besoins des actifs ou étudiants qui travaillent le samedi. L'objectif étant bien sûr d'assurer pour ces derniers une certaine continuité entre les déplacements rendus possibles en semaine et ceux du week-end. Le sujet a d'ailleurs fait l'objet de plusieurs remarques relevées lors de l'enquête Objectif Terrain.

La principale limite qui ressort d'une telle organisation est le creux d'offre renforcé l'après-midi pour les usagers des gares intermédiaires : ils n'ont alors pas d'autre choix d'emprunter soit le train de 13h01, soit celui de 19h30 au lieu de 18h38). La desserte GL de 16h21 ne relevant pas des compétences de la Région.

#### ➤ De Rouen vers Dieppe

Offre actuelle	Offre préconisée	Justifications
6h23 – 7h23 (maillage)	Décaler le départ de 30 mn (7h00 – 8h00)	Une arrivée à 7h23 semble tôt un samedi matin à Dieppe. Les potentiels sont faibles, et la question d'une arrivée vers 9h00 peut se poser. Un service minimum est cependant assuré à 8h00.
8h53 – 9h36 (direct)	Décaler le départ de 20mn (9h15 – 10h00)	Réduit le creux d'offre de milieu de matinée, tout en continuant à assurer les déplacements de loisirs
12h11 – 12h53 (direct)	-	Desserte GL
12h25 – 13h31 (maillage)	-	Cette desserte de mi-journée des gares intermédiaire s'avère indispensable
13h57 – 14h44 (semi-D) 15h04 – 15h56 (semi-D) 17h20 – 18h18 (maillage)	Adaptations mineures	Les départs sont étoffés l'après-midi. Des modifications mineures pourraient améliorer le rythme et la lisibilité (départs 14h30, 15h30, 17h30)
19h18 – 20h04 (direct)	Décaler le départ d'environ 10 minutes	Permet de répondre aux besoins spécifiques des actifs dont la journée termine vers 19h00 (commerçants)
21h57 – 22h34 (maillage)	-	Permet la correspondance avec le train en provenance de Paris

Dans le sens Rouen / Dieppe la desserte est cependant plus étoffée, les restructurations sont donc moins importantes que pour le sens inverse.

La limite qui se pose ici concerne les correspondances avec Paris : l'avancée du train de 8h53 vers 9h15 prolonge de ce fait le temps de correspondance des usagers en provenance de Paris de 20 minutes.

Qu'il s'agisse du sens Dieppe/Rouen ou Rouen/Dieppe, les préconisations ont cherché à rythmer les horaires, notamment les périodes de pointe du matin (une arrivée toutes les heures ou les deux heures). L'objectif étant d'assurer un service minimum :

- le matin (pour les actifs et étudiants qui travaillent le samedi),
- le midi (pour favoriser les déplacements de demi-journée, notamment le retour des étudiants et les déplacements de loisirs/personnels),
- le soir, en privilégiant une approche horaires plus spécifiques aux emplois du samedi (commerce notamment),
- durant les heures creuses, en particulier celles du matin, afin de répondre aux déplacements de loisirs/personnels pour lesquels les départs sont plus tardifs.

L'écart des dessertes selon le sens et est important : Dieppe-Rouen (6 dessertes) est moins desservie que le sens inverse (9 dessertes). Tout comme la semaine, le choix des retours de l'après-midi vers Dieppe est conséquent. Dans le cadre de préconisations à offre constante, la suppression d'une desserte dans un sens au profit de l'autre peut être envisageable afin de rétablir un certain équilibre. Reste que la suppression d'une desserte peut être délicate au regard des réactions des usagers.

## **b) Dimanche**

### **➤ De Dieppe vers Rouen**

<b>Offre actuelle</b>	<b>Offre préconisée</b>	<b>Justifications</b>
7h53 – 8h39 (direct)	-	Permet une correspondance avec Paris Pourtant, le creux du matin est important
13h03 – 14h03 (maillage)	-	Correspondance avec Paris
16h21 – 17h04 (direct)	-	Desserte GL
18h58 – 19h41 (direct)	-	Ces trains assurent des correspondances avec Paris, importantes le dimanche soir
20h21 - 21h20	-	

Les dessertes du soir sont plus conséquentes que celles du matin. La spécificité du dimanche, soit la nécessité pour les étudiants de retourner vers leur lieu d'études (Rouen ou Paris pour l'essentiel) amène à préserver la desserte en tant que telle.

Il aurait peut-être été intéressant d'avancer le départ du train de 13h03 vers 12h00 pour favoriser les déplacements de demie journée à Rouen. Le problème qui se pose est l'allongement de la correspondance vers Paris d'une heure. Compte tenu de la demande importante sur l'amélioration des relations directes Dieppe/Paris (Cf. tableau des

remarques en partie 2), et des conséquences incertaines pour les déplacements de demie journée, aucune préconisation n'a été retenue.

➤ De Rouen vers Dieppe

Offre actuelle	Offre préconisée	Justifications
9h44 – 10h33 (direct)	Adaptations mineures	Rythmer les départs à 9h30 et 10h30 par exemple pour une meilleure lisibilité
10h34 – 11h33 (maillage)		
12h11 – 12h53 (direct)	-	Desserte GL
19h20 – 20h14 (maillage)	Avancer le départ de 20 mn (18h50 – 19h50)	Réduit le creux d'après-midi et maintient une correspondance avec un train en provenance de Paris (18h43)
21h39 – 22h16 (direct)	-	

La desserte du matin et de milieu de journée est correct. Une complémentarité s'opère de plus entre les missions de maillage régional et directes le matin.

La répartition de l'après-midi et du soir est plus incertaine : le creux d'offre est très important (+ de 7 heures !).

La spécificité des retours de week-end dictent l'organisation des dessertes du dimanche. Il convient de préciser que la demande en la matière est grande, d'autant plus qu'il s'agit la plupart du temps d'usagers captifs des transports en commun.

Répondre aux flux hebdomadaires d'étudiants (mais également d'actifs) a une conséquence majeure : les flux de journée des dieppois vers Rouen sont nettement défavorisés en comparaison à l'autre sens : seulement quatre trains (2 à l'aller le matin, et deux au retour le soir) sont à leur disposition.

Face au maintien d'un service à offre constante, la recherche d'un juste milieu a montré ses limites. Des choix doivent être faits. Ce sont donc les déplacements nécessitant le plus grand besoin d'offre qui sont favorisés au détriment de déplacements plus « secondaires ».

## **1.2) La desserte de la semaine**

L'axe Rouen / Dieppe a fait l'objet de nombreuses attentions de la part de la Région ces dernières années. Pourtant, au regard de la demande croissante et des potentiels de la ligne, des améliorations peuvent être apportées.

### **a) Le matin**

➤ De Rouen vers Dieppe

Offre actuelle	Offre préconisée	Justifications
6h09 – 7h09 (maillage)	Retarder le départ de 30 mn (6h40 – 7h40)	Alors que les début de journée débutent généralement au plus tôt à 8h00, l'arrivée se positionne trop tôt
7h44 – 8h34 (semi-D)	Avancer le départ de 25 mn (7h20 – 8h20)	Une arrivée à 8h34 se positionne un peu tard pour un début de journée à 8h30
8h10 – 9h08 (maillage)	Avancer le départ de 30 mn ( 7h40 – 8h40)	Un recalage permet de répondre aux début de journée situés à 9h00, et rythme les arrivées
9h22 – 10h09 (semi-D)	Adaptations mineures	Des départs positionnés à 9h20 et 10 h40 permettraient une meilleure lisibilité des horaires
10h34 – 11h33 (maillage)		

Une meilleure coordination des heures d'arrivée à Dieppe avec les horaires d'embauche ou de début de cours éviterait aux usagers un temps de battement parfois trop long (50 minutes pour les lycéens ou étudiants qui débutent à 8h00 à Dieppe).

Il convient de préciser que les contraintes techniques et méthodes d'exploitation actuelles de la SNCF sont des limites à ces repositionnement horaires.

#### ➤ De Dieppe vers Rouen

L'offre est dans ce sens importante et coordonnée. Chaque arrivée se situe en effet environ 25 minutes avant les différents horaires de début de journée (considérés à 8h00, 8h30, 9h00, voire 9h30). Conséquence et facteur explicatif, les flux sont massifs de Dieppe vers Rouen la matin en HP.

### **b) Le milieu de journée**

#### ➤ De Dieppe vers Rouen

Offre actuelle	Offre préconisée	Justifications
11h55 – 12h35 (direct)	Retarder le départ de 30 mn en semi-direct (12h25 – 13h10)	Permet l'emprunt par les individus terminant vers 12h00
12h21 – 13h24 (maillage)	Retarder le départ de 30 mn (13h00 – 14h00)	Réduit le creux d'offre de début d'après-midi (prochain départ 15h07)

Deux départs successifs à 11h55 (arrivée 12h35<sup>15</sup> en mission directe) et à 12h21 (arrivée 13h24 en mission de maillage) permette une offre complète en milieu de journée. Les usagers des gares secondaires peuvent ainsi effectuer des déplacements de demie journée.

Alors que ces deux trains se caractérisent par des retours au domicile et que la fin des cours sont généralement comprises entre 12h00 et 12h15, la question d'un départ positionné quelques minutes avant midi peut se poser.

<sup>15</sup> Le départ est repoussé à 13h01 les mercredis pour répondre aux besoins des étudiants.



➤ De Rouen vers Dieppe

Offre actuelle	Offre préconisée	Justifications
12h10 – 12h49 (direct)	Retarder le départ de 20 mn en mission semi-directe (12h30 – 13h20)	Le départ est un peu tôt et près de deux heures séparent ce train du suivant. La desserte des gares secondaires n'est pas assurée

L'offre est dans ce sens plutôt réduite, puisqu'en milieu de journée (11h30-13h30) seul ce train assure un service. Il paraît donc essentiel qu'un certain nombre de gares secondaires soient desservies afin d'assurer un service minimum.

**c) Les après-midi et soir**

➤ De Dieppe vers Rouen

Les départs ponctuent l'après-midi au rythme en moyenne d'un par heure (entre 17 et 18 heures ou seulement 30 minutes séparent deux départs). La desserte est relativement étoffée et a été améliorée suite à la restructuration de 2002 (d'où une croissance de la fréquentation). Des intervalles de départs plus réguliers amélioreraient cependant la lisibilité de l'offre (départs à 16h10, 17h30, et 18h10).

➤ De Rouen vers Dieppe

L'importance des flux en HP justifie le maintien d'une concentration de l'offre tout au long de l'après-midi, en particulier entre 16 et 18 heures. L'augmentation flagrante de la fréquentation du train repositionné de 14h50 à 16h10 lors de la refonte de 2002 illustre la pression de la demande.

Un réajustement des horaires s'avèrerait nécessaire : positionnés le plus souvent à H+5 ou H+10, le temps de battement entre la fin des heures de cours ou de travail est trop restreint. Et si certains actifs bénéficient de la possibilité de moduler leurs heures de travail, tel n'est pas le cas de tous ni de celui des étudiants / scolaires. Aussi ces derniers n'ont d'autres choix que d'attendre le départ du train suivant (soit 33 minutes à 1 heure d'attente).

Les contraintes techniques et d'exploitation actuelles empêchent un réajustement des horaires aux environs de H+20.

\*\*\*

En conclusion de ce premier paragraphe, une précision est à apporter. C'est en effet dans ce contexte que les négociations des coûts abordés en première partie prennent tout leur sens. La connaissance par exemple de documents techniques, tel que les W peuvent contribuer à faire diminuer les coûts des devis et rationaliser les créations « pures ». Le tableau de comparaison des charges de nouvelles créations montre que Midi-pyrénées et

l'Alsace transforment une partie des W en circulation commerciale, d'où des charges sociales au final moins élevée.

## **2) Préconisations à moyen terme**

Les préconisations à moyen terme (2010) impliquent des restructurations plus conséquentes que celles évoquées précédemment. Il s'agira notamment de revoir une nouvelle évolution d'offre, cette à fois à « hypothèse haute », c'est à dire à offre et moyens supplémentaires. Compte tenu des coûts financiers et enjeux engagés, il va de soi que les créations recensées soient moins nombreuses que les réajustements d'horaires préconisés. Les créations préconisées indiquent alors où se situent les besoins les plus importants.

Il s'agira également de projets d'envergure, ayant pour effet une remise à plat de l'offre actuelle. Tel est le cas du cadencement ou encore de la refonte de l'axe Rouen / Paris.

### **2.1) La desserte du week-end**

#### **a) La desserte du samedi matin de Dieppe vers Rouen**

Les préconisations du paragraphe précédent ont montré la faiblesse de l'offre correspondant aux déplacements de journée sur Rouen. Un déséquilibre entre les dessertes Dieppe/Rouen (6 dessertes) et Rouen/Dieppe (9 dessertes) a de même été établi. La carence est ici importante compte tenu des potentiels et de la demande.

Aussi, dans le cas d'une restructuration à hypothèse haute, **une création de desserte pourrait avoir lieu le samedi matin de Dieppe vers Rouen aux environs de 8h00 pour permettre une arrivée peu avant 9h00, et de ce fait répondre aux besoins des actifs et étudiants.**

L'insertion d'une nouvelle desserte dans la grille nécessite bien sûr un réajustement des horaires pré existantes.

#### **b) La desserte de « contre-pointe » du dimanche**

Les préconisations du paragraphe précédent ont fait ressortir le lien fort qu'il existait entre les flux étudiants du week-end et l'offre de desserte. Au point que passer une journée à Rouen en train s'avère très difficile : le matin seuls deux départs permettent de rejoindre Rouen (7h53 et 13h03), l'après-midi les possibilités de retour ne sont pas plus nombreuses avec des trains à 19h20 et 21h39.

A hypothèse haute, **la création d'un aller retour supplémentaire en contre-pointe (en milieu de matinée de Dieppe vers Rouen, puis en milieu d'après-midi de Rouen vers Dieppe)** permettrait un rééquilibrage de l'offre selon les flux de déplacement.

## **2.2) Approche nouvelle des méthodes d'exploitation : le cadencement**

Nombre de Régions, telles que Rhône-Alpes, Midi-Pyrénées ou Centre, ont décidé d'œuvrer pour une offre plus rangée et plus méthodique. Alors que les sillons manquent, une remise à plat totale de l'axe permet une augmentation de l'offre aux conséquences toutes relatives sur les moyens.

Le cadencement de la ligne Rouen / Dieppe a fait l'objet d'une proposition (Cf. annexes) du Comité Pour les transports en Commun de l'Agglomération rouennaise (CPTC) en juillet 2004. Trois grands principes guident ce projet :

- une synchronisation des dessertes avec celles de Paris<sup>16</sup> (un train sur deux en correspondance, avec 10 minutes de battement) ;
- un départ toutes les demies heures de Dieppe vers Rouen et toutes les 45 minutes de Rouen vers Dieppe, sur une large partie de la journée. Des creux de dessertes persistent cependant à certaine période, et ce compte tenu de l'intégration des circulations FRET (pas de desserte entre 10 et 12h00 par exemple) ;
- la mise en place de deux missions : une directe (Rouen-Clères-Auffay-Dieppe) et une de maillage (toutes les gares desservies). Le respect de la politique d'arrêt étant systématique.

➤ Les atouts sont multiples, mais concernent surtout la fréquence et la régularité de l'offre :

- la mise en place de deux missions au lieu de trois ainsi que le respect au sens strict des politiques d'arrêt représentent des avantages certains quand à la facilité d'utilisation des transports. La desserte des gares secondaire devient plus régulière et plus étoffée compte tenu de la disparition des missions semi-directes au profit du maillage ;
- l'intégration de Clères à l'ensemble des dessertes permet d'offrir un service compétitif dans une zone au fort potentiel de déplacement ;
- les dessertes de maillage sont positionnées systématiquement en périodes stratégiques (matin, midi et soir), permettant ainsi aux usagers de toutes les gares (y compris les plus petites) d'effectuer des déplacements de demie journée dans les deux sens.

➤ Des remarques peuvent cependant être faites sur divers points. Elles sont de nature plus techniques :

- malgré des intervalles régulières et nombreuses, les arrivées du matin à Dieppe ne répondent que de façon partielle aux début de journée situées à 8h00. Le CPTC préconise en effet des arrivées à 6h58 et 7h58, afin de permettre les croisements des trains. Pourtant, l'essentiel des usagers du train actuel desservant Dieppe à 7h09 sont des actifs et étudiants, dont le début de journée se situe précisément à 8h00 ;
- l'offre en pointe peut sembler particulièrement riche, notamment lorsque 14 minutes séparent deux arrivées à Rouen (7h28 en desserte maillée, 7h42 en

---

<sup>16</sup> Dans le cadre de la future refonte de l'axe rouen/Paris (objectif 2010).

- direct). La pertinence d'une arrivée à 7h28 peut se poser, d'autant plus qu'aucune correspondance avec Paris n'est recherchée ;
- enfin, l'importance de l'offre n'est pas sans engendrer une sous optimisation du matériel roulant et donc du personnel à bord. Considérant que ces derniers soient dédiés en grande partie à l'axe, cinq sont nécessaires pour assurer le service. Si les trois premiers observent des cycles plus ou moins réguliers sur l'ensemble de la journée, les deux derniers ne circulent que ponctuellement sur la ligne, c'est à dire en renfort le matin et le soir. Ce qui revient à poser la question d'une offre ferroviaire un peu moins étoffée mais renforcée par des moyens alternatifs.

Le projet de cadencement apparaît cependant au final intéressant. La fréquence des dessertes préconisée par le CPTC pourraient toutefois être revue à la baisse, ce qui engendrerait une optimisation de l'utilisation du matériel.

La Région Centre a par le biais du cadencement de certaines de ses lignes tenté de résoudre des contraintes techniques et financières. Le souhait de rationalisation et de maîtrise des coûts l'ont conduit à organiser l'offre de certains axes selon des cycles de circulation stricts (matériel et personnel dédiés en partie, cadencement, etc.). Cette rigidité d'organisation se faisant inévitablement au détriment d'une partie de la demande, l'offre n'étant pas toujours en adéquation tout au long de la journée avec de forts potentiels à un moment ou un endroit particulier. Cette demande a alors pu être satisfaite par la mise en place de liaisons routières dites de « complémentarité ». Moyen plus souple et plus économique, il complète l'offre là où la demande est la plus importante.

Mais avec ce projet, ce sont les perspectives d'évolution à long terme qui sont également concernées, telle que la question des infrastructures abordée dans le troisième paragraphe.

### **3) Préconisations à long terme**

A échéance 2015/2025, les projets s'apparentent à de profondes évolutions du fonctionnement des transports collectifs.

#### **3.1) Le souhait d'une approche « infrastructures/dessertes ».**

Les études devraient débiter à la fin de l'année 2004, voire dans le courant de l'année 2005. La démarche consiste à définir un niveau de service à un horizon cible, 2020 par exemple, sans intégration des contraintes techniques. Dès lors en découlent les besoins en infrastructures inhérents au trafic projeté donnant lieu notamment à de grands projets inscrits au CPER. Jusqu'à présent, la Région n'a menée aucune prospective à ce sujet. Le développement de l'offre est au contraire conditionné en grande partie par les infrastructures et des contraintes existantes.

A travers cette orientation, ce sont les relations avec la SNCF et le fondement des méthodes de travail qui sont amenées à évoluer.

➤ L'approche « infrastructure/desserte » est d'une part très intéressante : les actions à venir sont cadrées, impliquant de ce fait cohésion et cohérente au développement du service. La vision planificatrice permet en outre de mesurer les investissements à long terme.

Autre point positif : l'investissement d'un cran supplémentaire de la Région dans l'expertise ferroviaire, puisque jusqu'à présent, la SNCF détermine les rénovations d'infrastructures de façon ponctuelle, sans vision planificatrice.

Enfin, dans un contexte où l'amélioration de l'offre connaît des limites au regard des problèmes de capacité, l'approche « infrastructures » se positionne comme le principal moyen de continuer à développer une offre cohérente, conséquente et organisée, pouvant engendrer à terme un report modal significatif.

❖ Les principaux points noirs de cette démarche résident sans doute par la mise en place progressive de la cible 2020, et donc des travaux (synonymes de perturbations ?) étalés sur plusieurs années. De plus, les crédits engagés peuvent atteindre des sommes très importantes puisque étalés sur de nombreuses années, alors que l'évolution des comportements dans le temps peut paraître incertaine. Le risque étant des adaptations de l'offre à la demande (et aux projets divers ?) rendues moins souples puisque planifiées en amont.

Telle est aujourd'hui la démarche (engagée ou souhaitée) de certaines Régions, notamment Midi-Pyrénées et Rhône-Alpes. Cette dernière a en effet défini dans son « schéma de desserte » (déclinaison technique du SRT) un niveau de service à atteindre. Ce document dimensionne alors les grands projets d'infrastructures du CPER, en particuliers dans l'optique de cadencement du réseau TER.

### **3.2) Le projet « Arrêt Fond du Val »**

Située à l'intersection de la ligne TEOR, Rouen / Dieppe et Rouen / Le Havre, ce pôle d'échange permettrait notamment aux étudiants d'emprunter la ligne TEOR pour se rendre à Mont Saint Aignan (complexe universitaire), sans effectuer un détour par Rouen. Inscrit au CPER, la création de cette halte n'est pas sans engendrer un surcoût, ce que refuse actuellement la communauté d'Agglomération de Rouen. Aucune suite n'a pour l'instant été donnée à ce projet ;

Un pôle d'échange matérialisé par la halte Fond du Val n'est pas sans poser la question d'un éventuel report du terminus de la ligne Rouen / Dieppe avant Rouen, dans une gare de périphérie proche, sorte de porte d'entrée de la ville. La liaison avec le centre de l'agglomération étant bien sûr assurée par la ligne rapide TEOR. Des arguments positifs et négatifs s'opposent :

➤ Compte tenu des contraintes techniques qui rendent actuellement la pertinence des dessertes très discutable (arrivée trop tôt ou trop tard à Dieppe par exemple), un terminus de certaines liaisons avant Rouen permettrait d'éviter les problèmes récurrents de capacité de la gare centrale, souvent à l'origine d'horaires inappropriés ;

✚ Le positionnement d'un terminus dans une gare secondaire implique une coordination très intégrée entre trains et bus (TEOR). La conséquence majeure est pour les usagers se rendant dans le centre de Rouen une rupture de charge supplémentaire, synonyme de perte de temps. En outre, la création de la halte du Fond du Val, située à flanc de falaise, ne permet pas la possibilité de création de voie d'évitement ou de garage, ce qui rend impossible tout terminus à ce niveau.

L'enjeu est de taille. Dans un contexte lui étant spécifique, et sans les contraintes géographiques de Rouen, la Région Midi-Pyrénées a pourtant mené un projet de cette sorte. Alors que les problèmes de capacité de la gare centrale Toulouse Matabiau ne permettaient pas le maintien d'une régularité parfaite de la desserte, le choix a été fait pour certains trains de reporter le terminus à l'arrêt précédent Matabiau.

### **3.3) Le projet du « réseau ferré d'agglomération ».**

La création (à très long terme) d'une importante zone d'activité tertiaire faisant actuellement défaut à Rouen en est à l'origine. A l'image d'Euralille, la présence d'une gare ferait du lieu une zone d'échange et de passage. Mais ce projet n'est pas sans poser la question du problème de capacité de la gare de Rouen. Trois études sont alors actuellement en cours, en partenariat avec le syndicat mixte du schéma collectif territorial de Rouen (étude capacité/exploitation portée par la Région ; études tram-train et gare portées par le SMSCOT) ;

L'insertion d'un tel projet n'est pas sans poser la question de la réorganisation de la desserte en correspondance avec la tram-train. Dans l'hypothèse de la création d'une zone d'activité, de nouveaux flux entre Dieppe et ce secteur d'emplois seront engendrés. Des compromis entre des horaires d'arrivée satisfaisant au mieux l'ensemble des usagers dont les lieux de destination divergent (en distance et donc temps) devront être trouvés.

### **3.4) La création d'un SRT**

L'aspect de classification des missions fait partie des démarches engagées par l'ensemble des régions lors de la constitution de leur PRT ou SRT. Cette question devrait en toute logique se poser pour la Haute-Normandie qui prévoit de lancer les premières études relatives à la constitution d'un PRT d'ici peu.

La question de la pertinence des missions « directes » peut être dans ce cadre reconsidérée. Avec une distance peu élevée (61 km), le rayonnement régional de Rouen, la ligne Rouen / Dieppe peut se définir comme étant une **desserte périurbaine**, soit de proximité (contrairement aux liaisons interville).

Parallèlement, les potentiels font ressortir des gares secondaires à l'image de Clères ou de Montville ponctuellement desservies par les trains et pourtant situées dans des aires soumises à l'attraction forte de Rouen.

Une **desserte systématique des gares de proximité de Rouen** aurait alors pour conséquence une offre de transport plus performante face à la voiture particulière.

Dans ce contexte, une étude préliminaire SNCF-DDTER de Haute-Normandie a été présenté à la Région. L'idée avancée est alors une juxtaposition de liaisons sur l'axe : d'une part Rouen / Dieppe, et d'autre part **Rouen / Clères**. Ce principe engendre alors la création d'un terminus à Clères.

➤ L'avantage certain réside dans le maintien de la rapidité des liaisons entre Rouen et Dieppe, tout en offrant à travers la liaison Rouen / Clères une desserte fine des gares de proximité. L'offre est alors complète.

⚠ La question de la pertinence d'une telle démarche sur un axe aussi court peut se poser. Dans des cas où la fréquentation d'un axe est dégressive en fonction de la distance, une superposition des dessertes implique des fréquences elles même dégressives en fonction de la distance. Mais tel n'est pas le cas ici, puisque l'OD Rouen-Dieppe représente plus de 67% du trafic. Il paraît donc difficilement imaginable d'arrêter des trains à Clères actuellement à destination de Dieppe. De plus, la création de dessertes supplémentaires à celles existantes n'est pas sans aggraver les problèmes actuels de capacité en gare de Rouen.

Cette réflexion illustre bien la difficulté de concilier sur un même axe des attentes très différentes, parfois même opposées. Les contraintes techniques du transport ferroviaire (voie unique, rareté des points d'évitement, etc.) s'avèrent dans certains cas être des freins au développement de l'offre.

Sans pour autant retenir des projets lourds tels que la création d'un terminus à Clères, les actions sur les politiques d'arrêts permettraient de répondre à de nombreux potentiels. La transformation des trains directs en semi-directs engendrerait une desserte systématique des certaines gares secondaires « stratégiques », à l'image de Clères et Montville.

\*\*\*

Il conviendra de retenir que les améliorations à apporter établies dans cette dernière partie relèvent globalement de deux approches :

- dans la pratique, des modifications du contenu même des dessertes restent à réaliser. Si les restructurations ont largement contribué à étoffer l'offre et surtout la rendre plus pertinente au regard des potentiels, certains point n'ont pas été abordés. La question du week-end par exemple est restée lors des deux dernières refontes en suspend. La desserte des gares intermédiaires, et notamment celles de Clères et de Montville sont à considérer : les résultats de fréquentation vont dans ce sens.

- Au sein d'un cadre plus général, les méthodes de travail peuvent être améliorées. Des Régions comme Midi-Pyrénées, Rhône-Alpes ou encore le Centre ont démontré que le système d'exploitation relatif au cadencement s'avérer un moyen efficace de rationaliser à la fois les coûts et les moyens matériels.



## **Conclusion**

Cette étude est donc l'aboutissement de 5 mois de stage passés au cœur du service Transports et Infrastructures de la Région Haute-Normandie. De nombreuses thématiques ont été abordées, tant à une échelle globale (avec la façon de travailler des Régions) qu'à une échelle locale (la problématique spécifique de l'axe Rouen/Dieppe et les améliorations possible pour y répondre). Cette approche du général vers le particulier a été souhaité par la Région afin de situer le contexte global dans lequel elle va être amenée à faire des choix plus profonds et plus ciblés.

Les résultats de l'enquête sur les méthodes de travail des Régions depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002 ont fait ressortir en tout premier lieu une généralisation acquise de la régionalisation tant par des investissements humains que matériels et financiers. Le dynamisme qu'elles ont apporté permet de parler de renouveau du transport régional : la quantité de l'offre et sa qualité sont en nette progression, de nouveaux matériels plus confortables sont mis en service, les lignes à fort trafic sont cadencées, et de nombreux chantiers complexes sont entrepris.

Avec la redistribution des rôles faisant suite au transfert de compétence, les rôles ont été clarifiés (même si dans les faits les pratiques divergent), et œuvrent à une meilleure réorganisation des transports régionaux ainsi qu'à un renouveau, une optimisation des investissements, en donnant notamment le pouvoir aux Régions d'inciter la SNCF à améliorer sa productivité.

De nombreuses questions se posent pourtant quant à l'avenir des transports régionaux de voyageurs. La dimension financière, par notamment la recherche d'un juste milieu entre aménagement du territoire et « rentabilité » est ce qui illustre le mieux cette incertitude. La mise en place d'un réseau performant nécessite des besoins de financements importants. Le transferts des charges par l'Etat ne concerne pas les refontes majeures engagées par les Régions depuis 2001 ni les investissements exceptionnels. Le taux de recouvrement par les recettes est de plus très faible, en particulier depuis l'augmentation des péages par RFF en début d'année 2004. Le risque étant alors un déficit d'exploitation accru au fil des ans. D'autant plus que le désengagement de l'Etat se généralise (suppression des crédits de la circulaire de juillet 2001 relative aux TCSP, suppression des crédits CPER, de modernisation des gares, désengagement confirmé sur les liaisons transversales, etc.).

L'enjeu pour les Régions est alors la recherche d'un report modal significatif, et pour lequel chacune fait preuve d'une approche qui lui est propre (les contextes socio-économique et géographique ayant une influence forte). Pourtant, malgré un accroissement significatif des recettes comme pour la ligne Rouen/Dieppe, la contribution des Région en terme de fonctionnement reste en augmentation. Et le contexte de décentralisation pour les Régions ne fait qu'accroître les questions des garanties financières.

C'est pourquoi la Région Haute-Normandie effectue un travail important sur les orientations à prendre à l'avenir. On peut penser que les actions menées jusqu'à présent ont surtout permis de fidéliser la clientèle existante sans réellement provoquer de report modal significatif, comme c'est le cas pour la LER. Recherche est faite pour mettre en avant d'autres types d'actions envisageables pour conquérir de nouveaux usagers.

C'est justement le travail qui est en cours sur l'axe le plus significatif du réseau, Rouen/Dieppe. Les résultats sont plus qu'encourageants, et sa situation géographique par rapport à Rouen à échelle régionale d'une part, et par rapport à Paris à échelle nationale d'autre part, lui confère un potentiel non négligeable. Victime en quelque sorte de son succès, la refonte de 2002 est aujourd'hui bien insuffisante pour répondre à la demande. Une autre est nécessaire.

Mais la troisième partie a fait ressortir les limites qui existaient quant à une évolution de l'offre avec les moyens techniques et d'exploitation actuels. Les problèmes de capacité sont récurrents et limitent la croissance de l'offre, l'absence d'évitement sur une majeure partie de l'axe de Dieppe contraint les circulations, etc. Aussi, au-delà d'une simple amélioration des horaires d'arrivée ou de départ, ce sont des améliorations plus profondes et surtout à long terme qui doivent être envisagées. La recherche par exemple d'un effet de seuil, comme en Centre, amène la Région à s'investir dans des dimensions plus techniques et plus prospectives, et par conséquent à anticiper. Ce qui revient à poser la question de la capacité d'expertise abordée en première partie.

Parmi les enjeux forts qui ressortent dans cette étude, l'intégration d'une politique d'infrastructures à celle de développement de l'offre apparaît comme nécessaire. La première partie démontre sur le sujet que l'attribution de sillons de circulation aux divers utilisateurs (FRET, GL et TER) était le plus souvent problématique, parfois conflictuelle. C'est donc une planification des transports à long terme qui doit être entreprise pour assurer la continuité d'un réseau cohérent et efficace.

Cette approche « infrastructures/dessertes » peut être abordée sous deux principales formes :

- d'une part une organisation plus rangée et plus ordonnée des dessertes à travers le principe du cadencement. Sont alors permises une meilleure utilisation des ressources (matériel et infrastructures), une simplification de la lecture de l'horaire par l'usager (départ à intervalle régulier ou à la même minute) et une offre plus attractive. Tel est aujourd'hui l'ambition par exemple des Régions Rhône-Alpes ou Midi-Pyrénées,
- d'autre part, et en lien direct avec l'organisation décrite précédemment, la définition d'un besoins en infrastructures inhérents au développement de desserte projeté. Les limites de capacité freinent en effet actuellement le développement du service sur l'axe Rouen/Dieppe, du fait de la voie unique et de la rareté des évitements.

Au vu des résultats qui ressortent de cette étude, ce sont donc des choix lourds que les Régions vont être amenées à prendre à l'avenir, et la période 2002/2004 de la régionalisation, phase de remise à niveau de l'offre régionale, semble précéder une phase déterminante quant à l'avenir des transports ferroviaires.

## **Bibliographie**

### **Articles**

**DANSART G.** (2004), Transversales déficitaires : ce que disent les chiffres. In Rail & Transports, 21 Juillet 2004, pp. 10-11.

**DENIS A.** (2004), Trains Corail : la SNCF va réduire son offre sur les liaisons interrégionales. in Les Echos, Transports, 12 Août 2004.

**DOMENACH O.** (1986), Les autorités organisatrices de TC et l'exercice de la capacité d'expertise. in TEC, n°78.

**LAVAL P.** (2003), TER : le nouvel ordre régional, palmarès des Régions. in Rail & Transports, 1<sup>er</sup> octobre 2003, pp 24-35

**SALLELES F.** (2004), Le cadencement : des exemples en Europe... des idées pour la France ? in Le Rail, Avril 2004 n°108, pp. 28 - 32

### **Documents d'information**

**BONNET G.** (1999), La régionalisation des transports ferroviaires : enseignements de l'expérimentation et perspectives. Rapport d'études, CERTU, collection Transports et Mobilité.

**CHAUVINEAU J.** (Avis présenté par) (2003), Premier bilan de la régionalisation ferroviaire. Journal Officiel de la République, Avis et Rapports du Conseil Economique et Social, n°19.

**GART** (1993), Capacité d'expertise, une volonté politique. Atelier congrès du GART de Nantes.

**OFFNER** (1991), Les capacités d'expertise des AO : Quels enjeux ? GART, séminaire interne de Roanne, note n°3.

### **Sources**

**REGION HAUTE-NORMANDIE** (2002), Refonte de la desserte ROUEN-DIEPPE : argumentaire technique. Direction de l'Aménagement Régional - Service Transport et Infrastructure.

**REGION HAUTE-NORMANDIE** (2001), Une stratégie de développement des transports régionaux collectifs de voyageurs. Direction de l'Aménagement Régional - Service Transport et Infrastructure.

**REGION RHONE-ALPES** (1998), Journée technique sur le cadencement. Direction des transports et des communication, non pag.

**SNCF/REGION HAUTE-NORMANDIE**, (2004), Transport ferroviaire de voyageurs, réseau régional de Haute-Normandie, comptages-fiches gares. Rapport 2/3, novembre-décembre 2003.

**SNCF/REGION HAUTE-NORMANDIE** (2002), Suivi de la fréquentation des clients TER, trafic des trains de Haute-Normandie, Etablissement commercial trains de Normandie, hiver 2001/2002

**SNCF** (2004), Transport Express Régional Haute-Normandie : rapport annuel d'activité 2003. Direction TER de Rouen.

**SNCF** (2004), Résultats trimestriels – Domaines ferroviaires et routiers, 4<sup>ème</sup> trimestre 2003. Tableaux de bord TER Haute-Normandie.

**SNCF** (2003), Résultats trimestriels – Domaines ferroviaires et routiers, 4<sup>ème</sup> trimestre 2002. Tableaux de bord TER Haute-Normandie.

**SNCF** (2003), Axe Rouen/Dieppe, bilan de la mise en place de la nouvelle desserte à compter du 15 décembre 2002. Direction TER de Rouen.

**SNCF** (2002), LER : Rapport annuel d'activité.

**SNCF** (2002), Axe Rouen-Oissel-Elbeuf : bilan de l'enquête clientèle. Direction TER de Rouen.

**SNCF** (1999), Point zéro Rouen/Dieppe. Direction TER de Rouen.

## **Abréviations**

ADT : Aménagement du Territoire  
AO : Autorité Organisatrice  
AR : Aller-Retour  
BAPR : Block Automatique à Permissivité Restreinte  
BE : Bureau d'Etudes  
BTN : Projet Bordeaux / Toulouse / Narbonne  
CA : Communauté d'Agglomération  
DE : Dieppe  
DDTER : Direction Déléguée TER  
GL : Grande Ligne  
HC : Heures Creuses  
HP : Heures de Pointe  
IRCS : Instance Régionale de Concertation sur les Sillons  
MO : Maîtrise d'Ouvrage  
ORT : Observatoire Régional des Transports  
POLT : Ligne en projet Paris / Orléans / Limoges / Toulouse  
PRT : Plan Régional des Transports  
RN : Rouen  
SRM : Schéma Régional de Mobilité  
SRT : Schéma Régional des Transports  
TER : Transport Express Régional  
TKM : Trains-Kilomètres

## **Annexes**

Annexes 1 : questionnaires « méthodes de travail des Régions »

Annexes 2 : fiches horaires de l'axe Rouen/Dieppe

Annexes 3 : Résultats FC12K (VK, recettes et voyages), tableaux de bord SNCF

Annexes 4 : Fréquentation des trains de l'axes Rouen/Dieppe (comptages ECT et Objectifs terrain)

Annexes 5 : projet cadencement CPTC

## Annexes 1



### ENQUETE SUR LES DESSERTES FERROVIAIRES : METHODE DE TRAVAIL, RELATIONS AVEC LA SNCF

La Région Haute-Normandie mène une enquête auprès des services Transports de l'ensemble des Régions sur les dessertes ferroviaires.

L'objectif de cette étude sur l'expérience des Régions est d'aborder des points tels que les **relations Régions/SNCF**, à travers notamment l'analyse des **coûts** et des **informations communiquées par la SNCF**, ainsi que les **politiques régionales** et la **capacité d'expertise** dont les Régions se sont dotées pour les mener.

La constitution d'un **réseau de référents** en charge des dessertes ferroviaires au sein des services Transports pourra également favoriser les échanges entre Régions, notamment dans le cadre de l'ARF ou du GART.

#### **Cette étude sera communiquée à l'ensemble des Régions ayant répondu.**

Toutes les informations collectées à travers ce travail d'enquête resteront internes aux Régions, et en dehors de ces dernières, ne feront l'objet d'aucune diffusion. En outre, elles ne donneront lieu en aucun cas à un classement visant à établir le niveau de performance de chacune des Régions.

Dans ce cadre, nous vous remercions de nous faire parvenir, dans la mesure du possible, les documents suivants :

- Les **devis** présentés par la SNCF pour les nouvelles dessertes, y compris les détails fournis sur les charges et l'estimation des recettes,
- Les **avenants à votre convention d'exploitation relatifs aux nouvelles dessertes** passés depuis 2002, ainsi que les **horaires** de ces nouvelles dessertes,
- Des exemples de **communication** sur les nouvelles dessertes (fiches horaires indiquant les modifications, supports de communication...),
- Une carte des comités de bassins, de lignes ou de pôles.

#### **Nos coordonnées :**

REGION HAUTE-NORMANDIE - 5, rue Robert Schuman - BP 1129 - 76174 ROUEN  
Cedex  
Service Transports et Infrastructures : Fax : 02. 35. 52. 56 09  
Mail : [emmanuelle.aka@cr-haute-normandie.fr](mailto:emmanuelle.aka@cr-haute-normandie.fr), tel : 02.35.52.21.02

## ➤ Offre et demande

D'après le classement *Rail et Transport*, 1<sup>er</sup> octobre 2003 :

<i>Offre et demande, Midi-Pyrénées (2002)</i>				
Fréquentation	Variation (2001/02)frq°	Offre	Variation (2001/02) offre	Régularité
450 000 <sup>17</sup>	1,12%	7 500 000 <sup>18</sup>	17,33%	86,5%

<i>Parc du matériel roulant TER depuis 1993, Midi-Pyrénées</i>						
Invest. Matériel neuf (Millions d'€)	Invest. Matériel rénové (M €)	Nombre total de caisses 2002	Caisses neuves en service en 2002	Caisses neuves commandées 2002	Caisses rénovées 2002	Part du matériel neuf ou renouvelé
165,94	3,56	214	33	121	46	36,92%

### **Question n°1 :**

Avez-vous des remarques ou des modifications à faire concernant les chiffres des tableaux ci-dessus ? (Contexte, données erronées,...) ?

### **Question n°2 :**

Pourriez-vous compléter les tableaux ci-dessus avec des données plus récentes (2003) ?

---

<sup>17</sup> En millions de voyageurs-km

<sup>18</sup> En trains-km



## ➤ Cadre d'action

### **Question n°3 :**

Depuis plusieurs années les Régions mènent une politique volontariste de refonte des dessertes. Ces nouvelles offres peuvent être issues de divers cadres d'action. Pourriez-vous citer les cadres dans lesquelles elles s'inscrivent, en précisant pour chacun d'eux (s'il y a) des exemples de refontes ?

☐ Un schéma global à moyen ou long terme, tel qu'un Plan Régional des Transports, un Schéma Régional des Transports, ou toute autre étude stratégique de développement réalisée par un service de la Région ou par un prestataire extérieur ?

☐ Un grand projet interrégional ou national, ou une modification de l'offre Grandes Lignes ?

☐ Une (des) rénovation(s) d'infrastructure(s) ferroviaire(s), prévue(s) notamment dans le cadre du C.P.E.R. ?

☐ Des actions ciblées d'aménagement ou de rééquilibrage du territoire ?  
Exemple : amélioration des relations entre des pôles urbains dans le cadre d'un réseau de ville

☐ Des projets plus ponctuels, au « cas par cas » ?

☐ Autre. Précisez :

### **Question n°4 :**

**a)** Votre Région dispose t-elle d'un PRT ou d'un SRT ?

**b)** Si oui,

- année de réalisation...

- principaux points d'intervention...

*Exemple : voyageurs/marchandises, routier/ferroviaire etc...*

**c)** Une remise à jour ou une version plus récente est-elle prévue, et pour quelle date ?

**d)** En l'absence de PRT ou de SRT, une démarche de mise en place est-elle actuellement en cours ?

### **Question n°5 :**

Concernant le développement des dessertes, dans tous les cas, existe-il...

☐ Un niveau de développement chiffré à moyen ou long terme (trains et / ou trains-km notamment) ? Pourriez-vous alors préciser lequel ?

☐ Un budget global alloué à l'évolution des dessertes ? Pourriez-vous alors préciser lequel ?

**Question n°6 :**

**a)** La Région a-t-elle déjà mis en place une typologie des services / une politique d'arrêt sur les lignes ferroviaires ?

Exemple : différenciation des missions inter-ville, omnibus, périurbaines ou d'agglomération....

**b)** Si oui, depuis quand ?

**c)** Est-ce une démarche globale à l'échelle de la Région ou bien une démarche plus ponctuelle liée aux spécificités de chaque ligne ?

**d)** Existe-il des projets de ce type pour les Régions ne bénéficiant pas de typologie des dessertes, (ou d'autres projets pour celles en bénéficiant) et à quel stade ?

**Question n°7 :**

**a)** Existe-t-il dans votre Région des critères par exemple de coût, de rentabilité (R/D) ou de fréquentation pour le développement ou la suppression / la substitution (par car) d'une desserte ?

**b) Pour la fermeture d'une gare ?**

➤ **Evolutions**

**Question n°8 :**

Afin d'apprécier le rôle joué par la SNCF et la Région dans l'élaboration du contenu **technique** de l'offre, pourriez-vous préciser qui est à l'initiative des modifications de l'offre et de quelle manière ?

- la SNCF use de son rôle de conseil auprès de la Région sans pour autant que cette dernière n'intervienne fortement sur le contenu technique des dessertes ?
- la Région détermine les objectifs à atteindre de façon globale, sans détailler de façon précise ?
- la Région fixe la quantité et la structure de la desserte ?
- la Région indique la politique d'arrêt ?
- la Région construit les horaires (de façon indicative ou plus précise) ?
- autre ? Précisez :

## ➤ Fonctionnement

### • Aide à la décision

#### Question n°9 :

a) La Région fait appel à des prestataires extérieurs dans le cadre de l'expertise en **technique ferroviaire**...

- ☐ De façon régulière, dans la majorité ou presque des projets,
- ☐ Occasionnellement, pour certains projets seulement,
- ☐ Exceptionnellement, pour un projet en particulier,
- ☐ Jamais.

b) Dans le cas où la Région fait appel à des prestataires extérieurs, pourriez-vous alors préciser pour quel type de projet, et à quel stade (études en amont comme la capacité des infrastructures ; études plus opérationnelles en aval comme le graphicage, etc.) ?

c) Pourriez-vous alors préciser le type d'études dont il s'agit ?

*Exemple : études d'infrastructures, de capacité, graphiques de circulation, etc.*

### • Outils de prévision

#### Question n° 10 :

La Région a-t-elle à sa disposition des comptages ou données de fréquentation pouvant contribuer à la connaissance / prévision de la demande, et par conséquent à la définition de l'offre TER ?

- ☐ Comptages traditionnels SNCF réalisées par les ECT (contrôleurs)
- ☐ Données de fréquentation telle que la base de données ARISTOTE ou FC12K, etc. et à quel niveau de précision ?
- ☐ Comptages réalisés par un prestataire extérieur ? Dans ce cas, est-ce sous maîtrise d'ouvrage de la Région ou de la SNCF ?
- ☐ Autre. Précisez :

#### Question n°11 :

La Région a-t-elle à sa disposition des enquêtes clients pouvant contribuer à la connaissance de la demande du marché ?

- ☐ Enquêtes Origine/Destination (type – périodicité ?)

☐ Enquêtes ménages (périodicité ?)

☐ Enquêtes satisfaction (périodicité ?)

**Question n°12 :**

a) La Région a-t-elle à sa disposition des outils de modélisation, de prévision de la demande ?

b) Si oui, le(s)quel(s) ?

c) Si non, envisage-t-elle d'en acquérir ?

**Question n°13**

Quels sont les éléments techniques SNCF dont dispose la Région ?

☐ Des graphiques de circulation,

☐ Des données d'affectation du matériel,

☐ Des données de roulement du matériel,

☐ Des plannings de roulement des agents,

☐ Le détail de circulation des trains « W » (à vide) et haut-le-pied,

☐ Autre. Précisez :

**Question n°14 :**

La Région rencontre des contraintes d'exploitation (liées par exemple à des problématiques de voies uniques, de points de croisement, de bifurcation, de technologie des systèmes de signalisation et des postes d'aiguillage, etc).

a) Estimez-vous avoir une connaissance suffisante de ces contraintes techniques ?

b) Pour remédier à ces contraintes techniques ...

- disposez-vous, ou envisagez vous une étude prospective sur les dessertes en prévision du programme de modernisation d'infrastructures ferroviaire du prochain CPER, ou de ce qui en tiendra lieu ?
- avez-vous mené, ou envisagez vous une étude sur les modes d'exploitation, éventuellement confiée à un prestataire extérieur ?

## ➤ Négociations

### Question n° 15 :

a) **Les charges liées aux nouvelles dessertes sont-elles négociées avec la SNCF sous l'angle de la productivité ? Plus précisément, ces négociations ont-elles pour objectif de trouver le juste milieu entre coûts, production et service aux usagers ?**

b) **Si oui, à quelle étape ?**

Exemple : après la conception des horaires et au moment de l'établissement du devis ; en amont avant la conception des horaires, etc.

### Question n° 16 :

Comment les « W » (trains à vide) ont-ils été abordés dans les devis ? Sont-ils comptabilisés au réel ou forfaitaires (taux moyen « régional ») ?

### Question n°17 :

a) Comment se passent les négociations de sillons entre TER, Grandes Lignes et FRET ? (confrontations, recomposition de l'offre, etc.)

b) Quelles en sont les différentes étapes ?

### Question n°18 :

a) Votre Région a-t-elle été confrontée à des modifications d'offre Grandes Lignes ayant un impact sur le TER ?

b) Si oui, à quelle étape avez-vous été associé ? Quelles solutions, financières et techniques, ont été trouvées ?

## ➤ Le cas particulier du cadencement

### Question n°19 :

a) Existe-il actuellement une (des) ligne(s) cadencée(s) dans la Région ? Si oui, depuis quand ?

b) Si non, en existe-il à l'état de projet ?

### Question n°20 :

Dans le cadre d'un cadencement existant ou en projet, la (les) desserte(s) s'inscrivent-elles plutôt dans un schéma global visant à étendre ce dernier à l'ensemble de l'espace régional, ou plutôt dans un cadre local visant à répondre aux spécificités des besoins d'un secteur, par exemple d'une agglomération ?

### Question n°21 :

La SNCF est intervenue dans l'élaboration du projet ...

- ☐ En le proposant ou en prenant part à son initiative,
- ☐ En appliquant les propositions de la Région.

**Commentaires éventuels à rajouter :**

---

---

---

**Coordonnées**

*Merci de mentionner les noms des personnes en charge des différents dossiers suivants au sein de votre service ou direction :*

- *SRT / PRT*

---

---

- *Dessertes ferroviaires (aspects technique et financier)*

---

---

- *Dessertes ferroviaires (matériel roulant)*

---

---

- *Comités de lignes / de pôles / de bassins*

---

---

*En vous remerciant de votre collaboration,*

*Le Service Transports et Infrastructures de la Région Haute-Normandie.*

## Annexes 2

### Dessertes Rouen/Dieppe, mai 1999, du lundi au vendredi

#### Sens : Rouen / Dieppe

Identification	850705	851703	850707	851719	851721	850709	851739	851743	851753	851755	851775	851781
Jours de Fonctionnement	Lu au Ve	Lu	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu à Je	Ve
Mission des trains	MR	I	I	I	GL	I	I	MR	MR	I	I	I
<b>Rouen</b>	<b>6.21</b>	<b>7.44</b>	<b>8.51</b>	<b>10.33</b>	<b>12.09</b>	<b>13.59</b>	<b>16.45</b>	<b>17.15</b>	<b>18.19</b>	<b>19.20</b>	<b>20.58</b>	<b>21.11</b>
Maromme	6.27			10.39				17.21	18.25			
Malaunay	6.32			10.43				17.26	18.30			
Montville	6.37			10.49				17.32	18.35			
Clères	6.43			10.55		14.15	17.02	17.38	18.42			
Saint-Victor-l'Abbaye	6.53			11.04				17.48	18.52			
<b>Auffay</b>	<b>7.02</b>	<b>8.14</b>		<b>11.09</b>		<b>14.27</b>	<b>17.14</b>	<b>17.53</b>	<b>18.59</b>	<b>19.45</b>		
Longueville-sur-Scie	7.10			11.18		14.36		18.03	19.07			
Anneville-sur-Scie	7.15			11.23				18.08				
Saint-Aubin-sur-Scie	7.20	8.27		11.28				18.13	19.15			
Petit-Appreville	7.24			11.32				18.16				
<b>Dieppe</b>	<b>7.29</b>	<b>8.33</b>	<b>9.38</b>	<b>11.37</b>	<b>12.55</b>	<b>14.48</b>	<b>17.33</b>	<b>18.21</b>	<b>19.21</b>	<b>20.04</b>	<b>21.35</b>	<b>21.53</b>

#### Sens : Dieppe / Rouen

Identification	850702	851704	851712	851720	851728	850706	851738	851744	851752
Jours de Fonctionnement	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve
Mission des trains	MR	MR	I	MR	I	MR	GL	I	MR
<b>Dieppe</b>	<b>5.58</b>	<b>6.39</b>	<b>7.54</b>	<b>8.52</b>	<b>11.58</b>	<b>12.59</b>	<b>16.03</b>	<b>17.46</b>	<b>18.30</b>
Petit-Appreville				8.58					<b>18.34</b>
Saint-Aubin-sur-Scie	6.05			9.02		13.06		17.53	18.38
Anneville-sur-Scie	6.09			9.06		13.11			18.42
Longueville-sur-Scie	6.14	6.52		9.12		13.17		18.04	18.48
<b>Auffay</b>	<b>6.22</b>	<b>7.01</b>	<b>8.13</b>	<b>9.20</b>		<b>13.25</b>		<b>18.14</b>	<b>19.00</b>
Saint-Victor-l'Abbaye	6.28	7.07		9.26		13.31			19.06
Clères	6.38	7.18		9.36		13.40		18.27	19.17
Montville	6.44	7.24		9.42		13.45			19.23
Malaunay	6.49			9.48		13.50			19.28
Maromme	6.54			9.53		13.55			19.32
<b>Rouen</b>	<b>7.0</b>	<b>7.34</b>	<b>8.38</b>	<b>9.58</b>	<b>12.35</b>	<b>14.00</b>	<b>17.00</b>	<b>18.40</b>	<b>19.38</b>

#### Légendes :

#### Mission des Trains :

GL : Grande Ligne  
P : Périurbain  
I : Interville  
MR : Maillage Régional



## Dessertes Rouen/Dieppe, juin 2002, du lundi au vendredi

**Sens : Rouen / Dieppe**

Identification	850705	851703	850707	851711	851719	851721	850709	851741	851741	851739	851743	851753	851755	851767	851775	851781
Jours de Fonctionnement	Lu au Ve	Lu	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Sf Me	Me	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu à Je	Ve
Mission des trains	MR	I	I	MR	I	GL	I	I	MR	I	MR	MR	I	MR	I	I
Arrivée à Rouen du train du Havre							13.47/13.52				16.42			19.48		
Départ de Paris pour Rouen			7.32	8.07	9.15	10.51	12.40	12.40		15.12	15.51	16.48	17.58	18.40	19.30	19.52
Arrivée à Rouen du train de Paris			8.38	9.15	10.21	direct	13.45	13.45		16.18	17.00	17.57	19.08	19.47	20.48	20.59
Rouen	6.21	7.45	8.53	9.30	10.34	12.10	13.59	13.59	14.50	16.43	17.18	18.20	19.18	19.57	20.58	21.09
Maromme	6.28			9.37	10.41				14.57		17.24	18.26				
Malaunay	6.34			9.42	10.46				15.02		17.29	18.31		20.06		
Montville	6.40				10.52			14.11	15.08		17.36	18.38		20.12		
Clères	6.46				10.59		14.15	14.17	15.15	16.59	17.42	18.44		20.19		
Saint-Victor-l'Abbaye	6.55				11.07						17.51	18.53				
Auffay	7.02	8.14	9.21		11.13		14.26	14.28	15.28	17.10	17.56	18.59	19.45	20.29		
Longueville-sur-Scie	7.09			10.04	11.20		14.33	14.36			18.05	19.06				
Saint-Aubin-sur-Scie	7.16	8.25		10.12	11.27						18.12	19.14				
Dieppe	7.22	8.31	9.36	10.18	11.33	12.52	14.43	14.46	15.43	17.25	18.18	19.19	19.59	20.44	21.35	21.46

**Sens : Dieppe / Rouen**

Identification	850702	851704	851712	851720	851724	851728	850706	850736	851738	851744	851752	851756
Jours de Fonctionnement	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve
Mission des trains	MR	MR	I	MR	I	I	MR	MR	GL	MR	MR	I
Dieppe	5.59	6.40	7.55	8.57	10.54	11.58	13.01	15.09	16.01	17.48	18.34	19.26
Saint-Aubin-sur-Scie	6.06			9.04			13.08			17.55	18.41	
Longueville-sur-Scie	6.14	6.52		9.12			13.17			18.06	18.50	
Auffay	6.22	7.01	8.13	9.20	11.14		13.25	15.27		18.14	19.00	19.47
Saint-Victor-l'Abbaye	6.28	7.07		9.26			13.31				19.05	
Clères	6.36	7.16		9.35	11.25		13.40	15.38		18.25	19.14	
Montville	6.43	7.22		9.41	11.31		13.46	15.44			19.21	
Malaunay	6.48			9.46			13.52	15.50			19.27	
Maromme	6.53			9.51			13.57	15.54			19.32	
Rouen	6.59	7.33	8.37	9.57	11.42	12.35	14.02	16.00	16.44	18.40	19.37	20.12
Correspondance pour Le Havre		7.52	8.40					16.22	17.02		19.11	20.49
Départ de Rouen pour Paris	7.10	7.30	8.49	10.08	11.48	12.54	14.17	direct			19.10	20.44
Arrivée à Paris	8.38	8.48	9.56	11.40	12.59	14.01	15.44		18.09		20.16	21.50

**Légendes :**

**Mission des Trains :**

GL : Grande Ligne  
P : Périurbain  
I : Interville  
MR : Maillage Régional

Création en hiver 99

## Dessertes Rouen/Dieppe, décembre 2002, du lundi au vendredi

**Sens : Rouen / Dieppe**

Identification	850705	C 851703	850707	851711	851719	851721	850709	851741	851739	851743	C 851749	851753	851755	851767	851775	C le Ve 851781
Jours de Fonctionnement	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Ve	Lu au Ve
Mission des trains	MR	I	MR	SD	MR	I	SD	MR	I	MR	SD	MR	I	SD	I	I
Nature des modifications *	Avancé 12 mn	Nouveau (sf Lu)	Avancé 43 mn	Avancé 08 mn	-	SUBSTITUTION GL	CMHR	Retardé 1h20	HR	Avancé 11 mn	Nouveau	Retardé 25 mn		Retardé 07 mn	HR	Retardé 47mn LâJ
Arrivée à Rouen du train du Havre		7.27	7.50				13.52				17.56		19.08	19.44	20.42	
Départ de Paris pour Rouen			6.39	8.07	9.15	10.46	12.40	14.23	15.12	15.51	16.48	17.18	17.58	18.40	19.30	20.21
Arrivée à Rouen du train de Paris			7.50	9.15	10.21	11.52	13.45	15.48	16.18	17.00	17.56	18.29	19.08	19.47	20.48	21.35+TGV
<b>Rouen</b>	<b>6.09</b>	<b>7.45</b>	<b>8.10</b>	<b>9.22</b>	<b>10.34</b>	<b>12.10</b>	<b>13.59</b>	<b>16.10</b>	<b>16.43</b>	<b>17.07</b>	<b>18.05</b>	<b>18.43</b>	<b>19.19</b>	<b>20.04</b>	<b>21.09</b>	<b>21.45</b>
Maromme	6.16		8.16		10.41			16.16		17.13						
Malaunay	6.20		8.21		10.46			16.21		17.18				20.10		
Montville	6.26		8.27	9.34	10.52		14.11	16.27		17.25	18.18	18.55		20.16		
Clères	6.32		8.33	9.41	10.59		14.17	16.33		17.31	18.24	19.01		20.23		
Saint-Victor-l'Abbaye	6.41		8.41		11.07			16.41		17.40		19.10				
Auffay	6.46	8.15	8.47	9.51	11.13	12.34	14.28	16.47	17.07	17.45	18.35	19.16	19.44	20.33	21.34	22.09
Longueville-sur-Scie	6.55	8.22	8.54	9.59	11.20		14.36	16.54		17.54		19.24	19.54			
Saint-Aubin-sur-Scie	7.03	8.30	9.02		11.28			17.02		18.01		19.31				
<b>Dieppe</b>	<b>7.09</b>	<b>8.35</b>	<b>9.08</b>	<b>10.09</b>	<b>11.33</b>	<b>12.49</b>	<b>14.46</b>	<b>17.08</b>	<b>17.21</b>	<b>18.07</b>	<b>18.50</b>	<b>19.37</b>	<b>20.05</b>	<b>20.51</b>	<b>21.49</b>	<b>22.24</b>

**Sens : Dieppe / Rouen**

Identification	850702	851704	C 851706	851712	851720	851724	851728	850706	850736	851738	851744	851752	C 851754	851756
Jours de Fonctionnement	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve	Lu au Ve
Mission des trains	MR	MR	SD	I	MR	SD	I	MR	SD	I	MR	MR	I	I
Nature des modifications	Avancé 05 mn		Nouveau		Avancé 19 mn			Avancé 39 mn		SUBSTITUTION GL	Avancé 24 mn	Avancé 23 mn	Nouveau	Retardé 15 mn
<b>Dieppe</b>	<b>5.54</b>	<b>6.39</b>	<b>7.14</b>	<b>7.56</b>	<b>8.38</b>	<b>10.51</b>	<b>11.55</b>	<b>12.21</b>	<b>15.07</b>	<b>16.05</b>	<b>17.24</b>	<b>18.11</b>	<b>18.53</b>	<b>19.41</b>
Saint-Aubin-sur-Scie	6.01	6.46			8.45			12.28				18.18	19.00	
Longueville-sur-Scie	6.09	6.54			8.55	11.03		12.41	15.19		17.36	18.26	19.08	19.53
<b>Auffay</b>	<b>6.17</b>	<b>7.02</b>	<b>7.30</b>	<b>8.14</b>	<b>9.03</b>	<b>11.14</b>	<b>12.11</b>	<b>12.49</b>	<b>15.27</b>	<b>16.22</b>	<b>17.46</b>	<b>18.36</b>	<b>19.16</b>	<b>20.01</b>
Saint-Victor-l'Abbaye	6.22	7.08			9.09			12.54				18.42		
Clères	6.31	7.16	7.42		9.17	11.25		13.02	15.38		17.57	18.50		
Montville	6.37	7.22	7.48		9.23	11.31		13.08	15.45		18.03			
Malaunay	6.43				9.29			13.14			18.09			
Maromme	6.47		7.56		9.33			13.19			18.14			
<b>Rouen</b>	<b>6.53</b>	<b>7.33</b>	<b>8.01</b>	<b>8.37</b>	<b>9.39</b>	<b>11.42</b>	<b>12.35</b>	<b>13.24</b>	<b>15.55</b>	<b>16.45</b>	<b>18.19</b>	<b>19.03</b>	<b>19.38</b>	<b>20.24</b>
Correspondance pour Le Havre		7.52		8.40				13.48	16.22	17.02		19.10	19.49	20.48
Départ de Rouen pour Paris	7.10	7.30		8.49+TGV	9.56	11.48	12.54	13.54		16.58		19.10	20.02	20.44
Arrivée à Paris	8.38	8.48		9.56	11.05	12.59	14.01	15.04		18.09		20.16	21.25	21.50

**Légendes :**

**Mission des Trains :**

SD : Semi-Direct  
I : Interville  
MR : Maillage Régional

**Nature des modifications :**

C : Création  
Substitution GL

### Annexes 3

Résultats annuels FC12K de l'axe Rouen/Dieppe (Tableaux de bord SNCF 2002/2003)

		Voyages	Voy B 100	VK	VK B 100	Recettes €	Rec B 100
2001	RN-DE	562965	100	24419779	100	2172936	100
	Réseau	5944000	100	165687000	100	14031000	100
2002	RN-DE	574933	102	25490696	104,39	2427093	111,70
	Réseau	5946000	100	166095000	100,25	15117000	107,74
2003	RN-DE	642348	114	29240002	119,74	2861011	131,67
	Réseau	5876000	99	165678000	99,99	15381000	109,62

## Annexes 4

### Comptages ECT/Objectif Terrain

#### Dieppe vers Rouen

n° train	mars 02	mars/nov 03	Evolution
50702-5h54	119,2	111,5	-7,7
51704-6h36	251,2	226	-25,2
51706-7h14	0	139	139
51712-7h56	179,6	172,5	-7,1
51720-8h38	80,4	81	0,6
51724-10h51	56,4	48,5	-7,9
51728-11h55	43,4	42,5	-0,9
51730-12h21	86	56,5	-29,5
51736-15h07	28,2	36,5	8,3
(GL)51738-16h05	0	62	62
51744-17h24	107	87	-20
51752-18h11	26,2	67	40,8
51754-18h53	0	27,5	27,5
51756-19h41	23	12	-11
<b>Total (hors GL)</b>	<b>1000,6</b>	<b>1107,5</b>	<b>106,9</b>
<b>Total avec GL</b>	<b>1000,6</b>	<b>1169,5</b>	<b>216,2</b>

#### Rouen vers Dieppe

n° train	mars 02	mars/nov 03	Evolution
50705-6h09	88	71,5	-16,5
51703-7h45	0	40	40
50707-8h10	57,4	35,5	-21,9
51711-9h22	20	30	10
1719-10h34	38	36,5	-1,5
(GL)51721-12h10	0	60	60
50711-13h59	53	84	31
51741-16h10	35	114	79
51739-16h43	170,4	144,5	-25,9
51743-17h07	219,4	175,5	-43,9
51749-18h05	0	194	194
51753-18h43	187	71,5	-115,5
51755-19h19	82	63,5	-18,5
51767-20h04	48	44,5	-3,5
51775(Ve)-21h09	10,8	7,4	-3,4
51781-21h45	19	20	1
<b>Total (hors GL)</b>	<b>1028</b>	<b>1132,4</b>	<b>104,4</b>
<b>Total avec GL</b>	<b>1028</b>	<b>1192,4</b>	<b>164,4</b>

## **Annexes 5**